

รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือน
ในประเทศไทย



นางสาวปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2550
ลิขสิทธิ์ของจฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

APPROPRIATE REGULATORY AGENCY FOR
CIVIL AVIATION IN THAILAND

Miss Piyawan Pramolsub

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University

500716

หัวข้อวิทยานิพนธ์

รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือน
ในประเทศไทย

โดย

นางสาวปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์

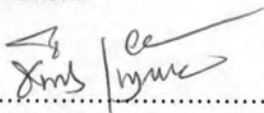
สาขาวิชา

นิติศาสตร์

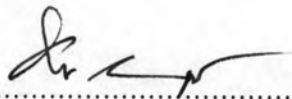
อาจารย์ที่ปรึกษา

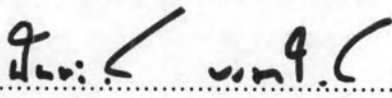
ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรรมานันท์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารนิติศาสตร์

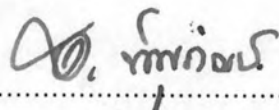

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ รัตพันธ์ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ ดร. อมร จันทร์สมบุญ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรรมานันท์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. กมลชัย รัตนสกววงศ์)


..... กรรมการ
(นายสมชาย พิพัทธ์วัฒน์)

ปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์ : รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแล
การบินพลเรือนในประเทศไทย. (APPROPRIATE REGULATORY AGENCY FOR
CIVIL AVIATION IN THAILAND) อ. ที่ปรึกษา : ศ.ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์, 250 หน้า

การวิจัยนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาถึงรูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่จะทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย ว่าควรจะจัดตั้งองค์กรดังกล่าวขึ้นในรูปแบบใดที่จะเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพและลักษณะเฉพาะของกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน และรองรับต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานด้านการบินพลเรือน และการเปิดเสรีทางการบินตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงสถานภาพทางกฎหมายที่ชัดเจนขององค์กรกำกับดูแลดังกล่าวด้วย

จากการศึกษาพบว่า องค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนของต่างประเทศ จัดตั้งขึ้นในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นองค์กรในรูปแบบของหน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรของรัฐที่เป็นอิสระ ซึ่งล้วนแต่เป็นไปตามสภาพและขนาดของกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศนั้น ๆ สำหรับประเทศไทย องค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศ จัดตั้งขึ้นในรูปแบบของหน่วยราชการ ซึ่งไม่มีกรอบอำนาจตามกฎหมายที่ชัดเจนในการกำกับดูแล และมีปัญหาในการปฏิบัติภารกิจกำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศในหลายด้าน ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนากิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศ จึงได้มีการศึกษาโดยการนำแต่ละรูปแบบขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนที่จัดตั้งขึ้นในต่างประเทศ มาพิจารณาถึงความสอดคล้องกับกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย และผลดีผลเสียที่เกิดขึ้นในกรณีที่ประเทศไทยจัดตั้งองค์กรในแต่ละรูปแบบเหล่านั้น ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คือ การจัดตั้งองค์กรขึ้นทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทยควรแยกองค์กรกำกับดูแลตามประเภทในการกำกับดูแล คือ ด้านความปลอดภัย ด้านเศรษฐกิจ และด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน โดยองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานควรจัดตั้งขึ้นใหม่ในรูปแบบองค์กรของรัฐที่เป็นอิสระ แต่สำหรับองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ ยังคงมีความเหมาะสมที่จะอยู่ในรูปแบบของหน่วยราชการดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2550

ลายมือชื่อนิสิต..... ปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... ศ.ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์

4786276934 : MAJOR LAWS

KEY WORD: REGULATORY AGENCY/ CIVIL AVIATION

PIYAWAN PRAMOLSUB: APPROPRIATE REGULATORY AGENCY FOR CIVIL AVIATION
IN THAILAND THESIS ADVISOR : PRDF. NANTAWAT BORAMANAND Ph. D. 250 pp.

This thesis researches an appropriate format of a regulatory agency for civil aviations in Thailand. The agency should suit environments and specific characteristics of activities related to civil aviations. In addition, the agency should support future reorganisation of government agencies operating civil aviations and the government "Open Sky" policy. Furthermore, legal status of the agency should be clearly defined.

The thesis found that foreign regulatory agencies have been established in various formats, such as government agencies and independent government organisations, depending on environments and the number of civil aviation activities happening in the country. In Thailand, the agency regulating all civil aviation activities has been established as a government agency which has not had clear legal powers in performing its regulating functions. The agency has also encountered problems on regulating civil aviation activities in several aspects. The thesis therefore studies how formats of researched foreign regulatory agencies suite civil aviation activities in Thailand. Advantages and disadvantages of each format have been identified. The thesis concludes that the regulatory agency for civil aviation in Thailand should be separate into agencies based on their regulating responsibilities which are safety, economy and aircraft accident investigation. The agencies responsible for safety and aircraft accident investigation should be established as independent government organisations while the format of the agency responsible for economy can remain as a government agency as it is today.

Field of study Laws.

Academic year 2007

Student's signature..... Piyawan Pramolsub.

Advisor's signature..... Nantawat B...l.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ก็ด้วยความกรุณาของ ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์ ซึ่งรับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ศาสตราจารย์ ดร. อมร จันทรสุมบุรณ์ ซึ่งรับเป็นประธานสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. กมลชัย รัตนสกาวงศ์ ซึ่งรับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และอาจารย์สมชาย พิพุทธวัฒน์ ในฐานะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และผู้บังคับบัญชา ซึ่งท่านทั้งหลายที่เอ่ยนามมาข้างต้น ได้กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำอันมีคุณค่าอย่างยิ่ง ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จ

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณคุณสรลนุช สติระเจริญทรัพย์ ที่คอยให้คำแนะนำแก่ผู้เขียน และคุณวิภา นุสดิน ที่ให้ความช่วยเหลือด้านภาษาต่างประเทศ รวมถึงขอขอบพระคุณ พี่ ๆ เพื่อน ๆ และเจ้าหน้าที่ทุกคนจากกรมการขนส่งทางอากาศ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและเอื้อเฟื้อข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษา และเป็นกำลังใจให้แก่ผู้เขียน ตลอดจนขอขอบพระคุณไปยังผู้มีอุปการะคุณอีกหลายท่าน ผู้มีส่วนช่วยเหลือผู้เขียนในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ที่ไม่ได้เอ่ยนามมานาม มา ณ โอกาสนี้ด้วย

และสุดท้ายสำหรับกำลังใจที่สำคัญที่สุดของผู้เขียนที่ทำให้ผู้เขียนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีก็คือ คุณพ่อ คุณแม่ พี่สาว น้องชายและครอบครัวของผู้เขียน คุณงามความดีหรือประโยชน์ใด ๆ ที่ได้จากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงขอน้อมมอบให้แก่ครอบครัวผู้ให้ความรัก และสนับสนุนทุกสิ่งทุกอย่างที่ดีแก่ผู้เขียนตลอดมา อย่างไรก็ตาม ด้วยความอ่อนด้อยประสบการณ์ของผู้เขียน วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงอาจมีข้อบกพร่องอยู่บ้าง ซึ่งหากมีข้อบกพร่องประการใดแล้ว ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

| | หน้า |
|-------------------------|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | จ |
| กิตติกรรมประกาศ..... | ฉ |
| สารบัญ..... | ช |

บทที่

| | | |
|---|---|----|
| 1 | บทนำ..... | 1 |
| | 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | 1 |
| | 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย..... | 4 |
| | 1.3 ขอบเขตของการศึกษา..... | 4 |
| | 1.4 สมมุติฐานของการศึกษา..... | 5 |
| | 1.5 วิธีดำเนินการวิจัย..... | 5 |
| | 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 5 |
| 2 | ความทั่วไปเกี่ยวกับการบินพลเรือนและการกำกับดูแลการบินพลเรือน..... | 7 |
| | 2.1 ขอบเขตของกิจกรรมการบินพลเรือน..... | 7 |
| | 2.1.1 การผลิต และการบำรุงรักษาอากาศยาน..... | 7 |
| | 2.1.1.1 การผลิตอากาศยาน..... | 9 |
| | 2.1.1.2 การนำอากาศยานมาทำการบิน..... | 9 |
| | 2.1.1.3 การบำรุงรักษาอากาศยาน..... | 11 |
| | 2.1.2 บุคลากรด้านการบิน..... | 11 |
| | 2.1.2.1 ประเภทของบุคลากรด้านการบิน..... | 12 |
| | 2.1.2.2 สถาบันการบินและหลักสูตรการบิน..... | 14 |
| | 2.1.3 การดำเนินงานสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ.... | 15 |
| | 2.1.3.1 สนามบิน..... | 17 |
| | 2.1.3.2 เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ..... | 19 |
| | 2.1.4 การปฏิบัติการบิน..... | 20 |
| | 2.1.4.1 การบินพาณิชย์..... | 20 |
| | 2.1.4.1.1 สิทธิของการบินที่ไม่มีกำหนด..... | 20 |

| | | |
|-----------|--|----|
| 2.1.4.1.2 | บริการเดินอากาศประจำมีกำหนด..... | 22 |
| 2.1.4.2 | การบินทั่วไป..... | 23 |
| 2.1.4.2.1 | การบินทำงานทางอากาศ..... | 24 |
| 2.1.4.2.2 | การบินในราชการส่วนอื่น..... | 25 |
| 2.1.4.3 | การส่วนบุคคล..... | 26 |
| 2.1.5 | การให้บริการจราจรทางอากาศ..... | 26 |
| 2.1.5.1 | การควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน..... | 27 |
| 2.1.5.2 | การควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน..... | 27 |
| 2.1.5.3 | การควบคุมการจราจรทางอากาศตามพื้นที่..... | 27 |
| 2.1.6 | การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน..... | 28 |
| 2.2 | การแบ่งประเภทในการกำกับดูแลการบินพลเรือน..... | 31 |
| 2.2.1 | การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย..... | 31 |
| 2.2.2 | การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ..... | 33 |
| 2.2.3 | การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน..... | 36 |
| 3 | การกำกับดูแลการบินพลเรือนในต่างประเทศ..... | 37 |
| 3.1 | ประเทศสหรัฐอเมริกา..... | 37 |
| 3.1.1 | กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา..... | 37 |
| 3.1.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา..... | 40 |
| 3.1.2.1 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย : | |
| | สหพันธ์บริหารการบิน..... | 40 |
| 3.1.2.1.1 | องค์ประกอบ..... | 41 |
| 3.1.2.1.2 | อำนาจหน้าที่..... | 44 |
| 3.1.2.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ : กระทรวง | |
| | คมนาคมสหรัฐอเมริกา | 48 |
| 3.1.2.2.1 | องค์ประกอบ..... | 48 |
| 3.1.2.2.2 | อำนาจหน้าที่..... | 50 |

| | | |
|-----------|---|----|
| 3.1.2.3 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยาน : คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่ง แห่งชาติ..... | 52 |
| 3.1.2.3.1 | องค์ประกอบ..... | 53 |
| 3.1.2.3.2 | อำนาจหน้าที่..... | 54 |
| 3.2 | ประเทศแคนาดา..... | 56 |
| 3.2.1 | กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศแคนาดา..... | 56 |
| 3.2.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศแคนาดา..... | 59 |
| 3.2.2.1 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย: กระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน..... | 59 |
| 3.2.2.1.1 | องค์ประกอบ..... | 59 |
| 3.2.2.1.2 | อำนาจหน้าที่..... | 60 |
| 3.2.2.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ: หน่วยงานการ ขนส่งแห่งชาติ..... | 65 |
| 3.2.2.2.1 | องค์ประกอบ..... | 65 |
| 3.2.2.2.2 | อำนาจหน้าที่..... | 67 |
| 3.2.2.3 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยาน : คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่ง แคนาดา..... | 68 |
| 3.2.2.3.2 | องค์ประกอบ..... | 69 |
| 3.2.2.3.2 | อำนาจหน้าที่..... | 70 |
| 3.3 | ประเทศอังกฤษ..... | 72 |
| 3.3.1 | กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศอังกฤษ..... | 72 |
| 3.3.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศอังกฤษ..... | 75 |
| 3.3.2.1 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ : องค์กรการบินพลเรือนอังกฤษ..... | 75 |
| 3.3.2.1.1 | องค์ประกอบ..... | 76 |
| 3.3.2.1.2 | อำนาจหน้าที่..... | 79 |
| 3.3.2.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยาน : ส่วนการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ..... | 81 |

| | | |
|-------|---|-----|
| | 3.3.2.2.1 องค์ประกอบ..... | 83 |
| | 3.3.2.2.2 อำนาจหน้าที่..... | 83 |
| 3.4 | ประเทศญี่ปุ่น..... | 84 |
| 3.4.1 | กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่น..... | 84 |
| 3.4.2 | องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่น..... | 87 |
| | 3.4.2.1 องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัยและ ด้านเศรษฐกิจ : สำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน..... | 87 |
| | 3.4.2.1.1 องค์ประกอบ..... | 88 |
| | 3.4.2.1.2 อำนาจหน้าที่..... | 89 |
| | 3.4.2.2 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ..... | 97 |
| | 3.4.2.2.1 องค์ประกอบ..... | 99 |
| | 3.4.2.2.2 อำนาจหน้าที่..... | 99 |
| 3.5 | การเปรียบเทียบองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในต่างประเทศ..... | 100 |
| 3.5.1 | รูปแบบขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน..... | 101 |
| 3.5.2 | อำนาจหน้าที่ขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน..... | 101 |
| 4 | การกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย..... | 102 |
| 4.1 | กิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย..... | 102 |
| 4.1.1 | สภาพปัจจุบันของกิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย..... | 103 |
| 4.1.2 | รัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานเกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนในประเทศไทย..... | 106 |
| | 4.1.2.1 สถาบันการบินพลเรือน..... | 106 |
| | 4.1.2.2 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด..... | 107 |
| | 4.1.2.3 บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)..... | 109 |
| | 4.1.2.4 บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)..... | 110 |
| | 4.1.2.5 บริษัทอุตสาหกรรมการบิน..... | 111 |
| 4.2 | กรอบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยปัจจุบัน..... | 112 |
| 4.2.1 | อนุสัญญา : อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ..... | 113 |

| บทที่ | หน้า |
|---------|--|
| 4.2.2 | องค์การระหว่างประเทศ : องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ..... 118 |
| 4.2.3 | การเจรจาสิทธิการบินและนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน..... 119 |
| 4.2.4 | กฎหมายไทย..... 122 |
| 4.2.4.1 | พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497..... 122 |
| 4.2.4.2 | ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58..... 125 |
| 4.3 | องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย..... 127 |
| 4.3.1 | กระทรวงคมนาคม..... 127 |
| 4.3.2 | คณะกรรมการการบินพลเรือน..... 128 |
| 4.3.3 | กรมการขนส่งทางอากาศ..... 130 |
| 4.3.4 | คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วย การขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศประจำ (กร.)..... 132 |
| 4.3.5 | คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร..... 132 |
| 4.3.6 | คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษใน ราชอาณาจักร..... 134 |
| 4.3.7 | คณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497..... 135 |
| 4.3.7.1 | คณะอนุกรรมการอากาศวิถึ..... 135 |
| 4.3.7.2 | คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง..... 137 |
| 4.3.7.3 | คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ทางอากาศ..... 138 |
| 4.3.7.4 | คณะอนุกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน..... 139 |
| 4.3.7.5 | คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยจากอากาศยานชนนกและ สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน..... 141 |
| 4.3.7.6 | คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ..... 142 |
| 4.4 | ปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย..... 143 |
| 4.4.1 | ปัญหาการแทรกแซงของฝ่ายการเมือง..... 143 |
| 4.4.2 | ปัญหาการไม่แยกองค์กรกำกับดูแลออกจากองค์กรดำเนินการ..... 144 |
| 4.4.3 | ปัญหาด้านความคล่องตัวในการดำเนินงาน..... 144 |
| 4.4.4 | ปัญหาด้านความชำนาญการ..... 144 |
| 4.4.5 | ปัญหาเรื่องอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกันระหว่างองค์กร..... 145 |

| บทที่ | หน้า |
|---------|---|
| 4.4.6 | ปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากร..... 145 |
| 4.4.7 | ปัญหาด้านความล่าช้าในการวางกฎเกณฑ์..... 145 |
| 4.4.8 | ปัญหาด้านการดำเนินการบังคับตามกฎหมาย..... 146 |
| 4.4.9 | ปัญหาด้านการขัดกันในการปฏิบัติหน้าที่..... 146 |
| 5 | รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย..... 147 |
| 5.1 | วิเคราะห์รูปแบบขององค์กรกำกับดูแลที่มีอยู่ในต่างประเทศ..... 147 |
| 5.1.1 | รูปแบบที่เป็นหน่วยงานของรัฐ..... 148 |
| 5.1.1.1 | ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำกับดูแล..... 149 |
| 5.1.1.2 | ผลดีและผลเสีย..... 149 |
| 5.1.2 | รูปแบบที่เป็นองค์กรอิสระ..... 150 |
| 5.1.2.1 | ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำกับดูแล..... 151 |
| 5.1.2.2 | ผลดีและผลเสีย..... 152 |
| 5.1.3 | รูปแบบที่เป็นหน่วยงานของรัฐและองค์กรอิสระซึ่งทำหน้าที่ร่วมกันในการกำกับดูแล..... 153 |
| 5.1.3.1 | ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำกับดูแล..... 153 |
| 5.1.3.2 | ผลดีและผลเสีย..... 155 |
| 5.2 | รูปแบบขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเสนอแนะ..... 156 |
| 5.3 | วิเคราะห์รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย..... 158 |
| 5.3.1 | รูปแบบที่เป็นหน่วยงานของรัฐ..... 158 |
| 5.3.1.1 | ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำกับดูแล..... 159 |
| 5.3.1.2 | ผลดีและผลเสีย..... 160 |
| 5.3.2 | รูปแบบที่เป็นองค์กรอิสระ..... 161 |
| 5.3.2.1 | ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำกับดูแล..... 162 |
| 5.3.2.2 | ผลดีและผลเสีย..... 162 |
| 5.3.3 | รูปแบบที่เป็นหน่วยงานของรัฐและองค์กรอิสระซึ่งทำหน้าที่ร่วมกันในการกำกับดูแล..... 164 |

| บทที่ | หน้า |
|---|------|
| 5.3.3.1 ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำกับดูแล..... | 164 |
| 5.3.3.2 ผลดีและผลเสีย..... | 165 |
| 5.4 รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือน ในประเทศไทย : หน่วยงานราชการทำหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจและองค์กร อิสระทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ..... | 166 |
| 5.4.1 องค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย..... | 168 |
| 5.4.2 องค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ..... | 173 |
| 5.4.3 องค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยาน..... | 175 |
| 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... | 178 |
| รายการอ้างอิง..... | 186 |
| ภาคผนวก ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551..... | 188 |
| ประวัติผู้เขียน..... | 250 |