

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เรื่อง ลักษณะต้องห้ามของกรรมการบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๗/๕๓๒ ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๑ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ว่า ตามที่พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๕๐ และพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๐ และวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ ตามลำดับ ปรากฏว่า รัฐวิสาหกิจหลายแห่งได้มีประเด็นหารือเกี่ยวกับการบังคับใช้และการตีความตามพระราชบัญญัติดังกล่าวมายังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยในกรณีของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีข้อเท็จจริงดังนี้

๑. บริษัทวิทยุการบินฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และได้ทำสัญญากับกระทรวงคมนาคมกำหนดให้บริษัทวิทยุการบินฯ เป็นผู้ดำเนินการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย สม่าเสมอ และมีประสิทธิภาพ โดยไม่ค้ากำไร

๒. ตามข้อบังคับของบริษัทวิทยุการบินฯ กำหนดให้บริษัทวิทยุการบินฯ มีทุนทั้งหมดหกร้อยหกสิบล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้น ก หกล้านหุ้น ให้ถือได้เฉพาะรัฐบาลไทยและบุคคลอื่นที่รัฐบาลไทยอนุมัติ และหุ้น ข หกแสนหุ้น ให้ถือได้เฉพาะบริษัทการบิน ซึ่งทำการบินเป็นประจำเข้ามายังประเทศไทย หรือทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทยตามกำหนดเวลาที่พิมพ์โฆษณาไว้ในตารางเที่ยวการบิน โดยหุ้นดังกล่าวมีมูลค่าหุ้นละหนึ่งร้อยบาท และผู้ถือหุ้นของบริษัทวิทยุการบินฯ ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผล อย่างไรก็ตาม ผู้ถือหุ้น ข มีสิทธิในการเสนอชื่อกรรมการสองคนเป็นกรรมการของบริษัทวิทยุการบินฯ ซึ่งปัจจุบันได้แก่ เรืออากาศเอกประวีตร ชินวัตร รองผู้อำนวยการใหญ่ (ฝ่ายปฏิบัติการ) ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และนาย พุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการรองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสของบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด

๓. โดยที่ภารกิจหลักของบริษัทวิทยุการบินฯ คือ การให้บริการจราจรทางอากาศ แก่บริษัทการบินต่าง ๆ อย่างเท่าเทียมกันตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และได้รับค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศจากบริษัทการบินที่ใช้บริการ ซึ่งการกำหนดอัตราค่าบริการนี้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ไม่ใช่อำนาจหน้าที่ของ

คณะกรรมการบริษัทวิทยุการบินฯ หรือผู้ถือหุ้น และตามข้อเท็จจริงบริษัทการบินผู้ถือหุ้นจะเสียค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในอัตราที่ต่ำกว่าบริษัทการบินที่ไม่ถือหุ้น แต่บริษัทการบินผู้ถือหุ้นมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่บริษัทวิทยุการบินฯ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายรับด้วย

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจจึงขอหารือว่า

๑. ผู้ถือหุ้น ข ซึ่งเป็นบริษัทการบินถือว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสีย หรือเป็นผู้ร่วมทุน หรือมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของรัฐวิสาหกิจนั้น ตามมาตรา ๕ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ หรือไม่ อย่างไร

๒. การที่ผู้แทนผู้ถือหุ้น ข เข้าดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ จำนวน ๒ คนตามที่กล่าวมานั้น จะขัดกับหลักคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของการเป็นกรรมการตามมาตรา ๕ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ หรือไม่

๓. หากการดำรงตำแหน่งกรรมการของผู้ถือหุ้น ข ขัดกับหลักคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของการเป็นกรรมการตามมาตรา ๕ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ บริษัทวิทยุการบินฯ ควรดำเนินการอย่างไร

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๒) ได้พิจารณาข้อหารือของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยมีผู้แทนกระทรวงการคลัง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมการขนส่งทางอากาศ) และผู้แทนบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริง ซึ่งปรากฏข้อเท็จจริงเพิ่มเติมว่า บริษัทวิทยุการบินฯ ตั้งขึ้นเพื่อให้บริการจราจรทางอากาศอย่างเท่าเทียมและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไร ปัจจุบันมีกรรมการทั้งหมดจำนวน ๑๑ คน ประกอบด้วย กรรมการที่เป็นผู้แทนรัฐบาลไทยจำนวน ๙ คน และกรรมการที่เป็นผู้แทนผู้ถือหุ้น ข จำนวน ๒ คน โดยข้อบังคับของบริษัทวิทยุการบินฯ กำหนดให้แบ่งหุ้นออกเป็นสองประเภทคือ หุ้น ก ถือโดยรัฐบาลไทยมีจำนวนหกล้านหุ้น คิดเป็นเงินหกร้อยล้านบาท ส่วนหุ้น ข ถือโดยบริษัทการบินซึ่งทำการบินเป็นประจำเข้ามายังประเทศไทย หรือทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทยมีจำนวนหกแสนหุ้น คิดเป็นเงินหกสิบล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติให้บริษัทวิทยุการบินฯ เพิ่มทุนแล้ว สำหรับสัดส่วนการถือหุ้น ข ของบริษัทการบินนั้นจะเป็นไปตามปริมาณเที่ยวบินที่ทำการบินเข้ามาในประเทศไทยหรือทำการบินภายในประเทศของแต่ละบริษัทการบิน และจะมีการจัดสรรใหม่ให้ทุกปี ซึ่งปัจจุบันนี้มีบริษัทการบินผู้ถือหุ้น ข ทั้งหมด ๘๗ บริษัท และต้องมีการทำสัญญาระหว่างบริษัทวิทยุการบินฯ กับบริษัทการบินผู้ถือหุ้น โดยสัญญาจะกำหนดให้บริษัทการบินผู้ถือหุ้นมีหน้าที่รับผิดชอบกรณีที่บริษัทวิทยุการบินฯ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายรับ นอกจากนี้ ในข้อบังคับของบริษัทวิทยุการบินฯ ยังกำหนดให้ผู้ถือหุ้นไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลด้วย

สำหรับค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น มาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ บัญญัติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการกำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตรา ซึ่งในการประชุมคณะอนุกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ ๔/๒๕๕๒ วันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๒ ได้กำหนดโครงสร้างการจัดเก็บค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยจะเรียกเก็บค่าบริการจากองค์ประกอบดังนี้

๑) ขนาดของเครื่องบินโดยคิดจากน้ำหนักสูงสุด (ตัน) เมื่อขึ้นบินและเทียบเป็นหน่วย เช่น น้ำหนักมากกว่า ๕๐๐ ตัน คิดเป็น ๑.๓๐ หน่วย น้ำหนัก ๓๐๑ - ๕๐๐ ตัน คิดเป็น ๑.๑๐ หน่วย น้ำหนัก ๒๐๑ - ๓๐๐ ตัน คิดเป็น ๐.๙๐ หน่วย

๒) อัตราค่าบริการตามลักษณะของการบิน กล่าวคือ กรณีบินระหว่างประเทศ โดยทำการบินผ่าน (Over flight) คิดค่าบริการ ๒.๐ หน่วยบิน กรณีบินระหว่างประเทศโดยทำการบินขึ้นลง (Landing) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คิดค่าบริการ ๓.๑๐ หน่วยบิน หรือกรณีบินภายในประเทศ เรียกเก็บในอัตราร้อยละ ๗๕ ของอัตราเรียกเก็บสำหรับการบินระหว่างประเทศ

๓) อัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน โดยมีการกำหนดอัตราค่าบริการแยกแยะระหว่างบริษัทการบินผู้ถือหุ้นและบริษัทการบินที่ไม่ถือหุ้นดังนี้

๓.๑) บริษัทการบินผู้ถือหุ้น ต้องเสียอัตราค่าบริการหน่วยบินละ ๙,๙๙๐ บาท รวมทั้งต้องเสียเงินค่าบริการรายเดือน (Monthly basic charge) นอกเหนือจากการเรียกเก็บตามจำนวนเที่ยวบินที่ใช้บริการ ในอัตราเดือนละ ๓,๐๐๐ บาท หากเดือนใดบริษัทการบินหยุดทำการบินชั่วคราวก็ไม่ต้องเสียค่าบริการนี้

๓.๒) บริษัทการบินที่ไม่ถือหุ้น ต้องเสียอัตราค่าบริการหน่วยบินละ ๑๐,๐๐๐ บาท โดยคิดค่าบริการหน่วยบินเป็นสามเท่าของอัตราดังกล่าว

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๒) ได้พิจารณาข้อหารือประกอบข้อเท็จจริงดังกล่าวแล้วเห็นควรกำหนดประเด็นพิจารณาเป็น ๒ ประเด็นและมีความเห็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่หนึ่ง การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทวิทยุการบินฯ ของกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทการบิน ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น ข ชัดกับมาตรา ๕ (๑๐)^๑ แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๑๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

^๑มาตรา ๕ กรรมการของรัฐวิสาหกิจนอกจากต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้สำหรับรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ แล้ว ยังต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้ด้วย

๑ล๑

๑ล๑

(๑๐) ไม่เป็นกรรมการ หรือผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ หรือมีส่วนได้เสียในนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมทุน หรือมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของรัฐวิสาหกิจนั้น เว้นแต่เป็นประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้บริหารโดยการมอบหมายของรัฐวิสาหกิจนั้น

๑ล๑

๑ล๑

(ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ หรือไม่ว่าจะเห็นได้ว่า มาตรา ๕ (๑๐) ดังกล่าวนั้นมีขึ้นเพื่อป้องกันมิให้บุคคลที่มีผลประโยชน์ขัดกันกับรัฐวิสาหกิจเข้ามาดำรงตำแหน่งกรรมการของรัฐวิสาหกิจเพื่อหาประโยชน์ใด ๆ อันมิชอบ และอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐวิสาหกิจได้ กรณีจึงต้องพิจารณาว่า บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด เป็นนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมทุน หรือมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทวิทยุการบินฯ หรือไม่ เมื่อไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า บริษัทการบินไทยฯ และบริษัทการบินกรุงเทพฯ เป็นผู้รับสัมปทาน หรือผู้ร่วมทุนกับบริษัทวิทยุการบินฯ บริษัทดังกล่าวจึงไม่เป็นนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานหรือผู้ร่วมทุนตามมาตรา ๕ (๑๐)ฯ ส่วนการพิจารณาว่าบริษัทการบินไทยฯ และบริษัทการบินกรุงเทพฯ มีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทวิทยุการบินฯ หรือไม่นั้น ในเรื่องนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกาได้เคยวางแนวการพิจารณาเรื่องการมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของรัฐวิสาหกิจไว้ว่า ต้องเป็นการมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการหลักของรัฐวิสาหกิจ ไม่ว่าจะเป็นการมีส่วนได้เสียทางตรง อันได้แก่ การเป็นคู่สัญญาหรือได้รับประโยชน์ในทางธุรกิจโดยตรงกับรัฐวิสาหกิจ หรือการมีประโยชน์ได้เสียในทางอ้อม อันได้แก่ การมีส่วนได้เสียผ่านบุคคลอื่นหรือใช้วิธีการอื่นใดที่ทำให้เกิดการขัดกันผลประโยชน์ได้เสีย^๒ ซึ่งต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นรายกรณีไป

เมื่อบริษัทวิทยุการบินฯ จัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การดำเนินงานของบริษัทวิทยุการบินฯ จึงต้องเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทและที่ประชุมใหญ่แห่งผู้ถือหุ้นตามมาตรา ๑๑๔๔^๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยที่บริษัทวิทยุการบินฯ จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการส่งและรับสัญญาณ ข่าวดำ และการสื่อสารต่าง ๆ ระหว่างอากาศยานและยานอื่น ติดตั้งและดำเนินระบบการสื่อสารต่าง ๆ^๔ และได้รับมอบหมายจากกระทรวง

^๒บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง การตรวจสอบคุณสมบัติของผู้สมัครเข้ารับ การคัดเลือกเพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ส่งพร้อม หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ลับด่วนมาก ที่ นร ๐๙๐๑/๑๔๑๗ ลงวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๐ ถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (เรื่องเสร็จที่ ๖๕๔/๒๕๕๐)

^๓มาตรา ๑๑๔๔ บรรดาบริษัทจำกัด ให้มีกรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนด้วยกันจัดการตาม ข้อบังคับของบริษัท และอยู่ในความครอบงำของที่ประชุมใหญ่แห่งผู้ถือหุ้นทั้งปวง

^๔หนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ข้อ ๔ วัตถุประสงค์ของบริษัทเพื่อประกอบกิจการดังกล่าวต่อไปนี้คือ

(๑) ส่งและรับสัญญาณ ข่าวดำ และสื่อสารต่าง ๆ ถึงและจากบรรดาอากาศยาน อากาศนาวา และยานอื่นทั้งหลายที่เคลื่อนในอากาศด้วยการขับเคลื่อน และส่งและรับสัญญาณ รายงานอากาศ ข่าวดำ และสื่อสารต่าง ๆ ทุกชนิดทุกประเภท และสร้าง ติดตั้ง และดำเนินระบบการสื่อสารต่าง ๆ ในภูมิภาคทุกแห่งของโลก และปรับปรุงให้ดีขึ้น และดำเนินซึ่งศิลปและธุรกิจของการสื่อสาร ไฟฟ้า และกระจาย รับ และใช้คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า

ฯลฯ

ฯลฯ

(๒) จัดวาง ตั้ง ได้มา สร้าง เช่า เป็นเจ้าของ จัดให้มี บำรุง รักษา ติดตั้ง จัดให้ครบถ้วน และใช้ซึ่งบรรดาสถานีไฟและเครื่องต่าง ๆ สำหรับส่ง กระจายเสียง รับและใช้คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า และสร้างและ ติดตั้งบรรดาสถานีไฟฟ้า สถานีกำเนิดไฟฟ้าและกำลังไดนาโม และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็นหรือพึงปรารถนาเพื่อ การนั้น ๆ เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท

คมนาคมให้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางอากาศ และบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศและมาตรฐานกับข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ^๕ ประกอบกับข้อบังคับของบริษัทวิทยุการบินฯ กำหนดให้บริษัทวิทยุการบินฯ มีทุนหยักร้อยหกสิบล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้น ก ถือโดยรัฐบาลไทย มีจำนวนหกล้านหุ้น และหุ้น ข ถือโดยบริษัทการบินซึ่งทำการบินประจำเข้ามายังประเทศไทย หรือทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทย มีจำนวนหกแสนหุ้น (ข้อ ๑ และข้อ ๒)^๖ และการจัดสรรหุ้น ข นั้น ให้มีการจัดสรรกันทุกปีตามจำนวนเที่ยวบินที่บินเข้ามายังประเทศไทยหรือตามจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศไทย (ข้อ ๓)^๗ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๒) จึงเห็นว่า กิจการของบริษัทวิทยุการบินฯ เป็นการควบคุมเส้นทางการบินของบริษัทการบินทุกบริษัทที่ทำการบินเข้ามาในหรือทำการบินภายในประเทศไทยเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางการบินและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทวิทยุการบินฯ จะเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เมื่อปรากฏว่ามาตรา ๑๕^๘ แห่ง

ฯลฯ

ฯลฯ

“หนังสือสัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๒๘

ข้อ ๑ กระทรวงคมนาคมตกลงมอบให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศและมาตรฐานกับข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย สม่าเสมอ และมีประสิทธิภาพ

๖ข้อ ๑ ทุนของบริษัทนี้มีจำนวนหยักร้อยหกสิบล้านบาท (๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐) แบ่งออกเป็นหุ้น ก หกล้านหุ้น (๖,๐๐๐,๐๐๐) และหุ้น ข หกแสนหุ้น (๖๐๐,๐๐๐) มีมูลค่าหุ้นละหนึ่งร้อยบาท (๑๐๐)

ข้อ ๒ หุ้น ก ให้ถือได้แต่เฉพาะรัฐบาลไทยและบุคคลอื่นที่รัฐบาลไทยอนุมัติ

หุ้น ข ให้ถือได้เฉพาะบริษัทการบินซึ่งทำการบินเป็นประจำเข้ามายังประเทศไทยและ/หรือทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทยตามกำหนดเวลาที่พิมพ์โฆษณาไว้ในตารางเที่ยวการบิน

๗ข้อ ๓ หุ้น ข นั้นจะจัดสรรใหม่ให้แก่บรรดาผู้ถือหุ้นที่เป็นบริษัทการบินทั้งหลายในวันหนึ่งสิงหาคมของทุก ๆ ปี โดยคำนวณตามส่วนแบ่งจำนวนของเที่ยวการบินระหว่างประเทศไทยและ/หรือเที่ยวการบินที่บินภายในประเทศไทยตามกำหนดเวลาที่พิมพ์โฆษณาไว้ในตารางเที่ยวการบินและใช้อยู่ในเจ็ดวันแรกของเดือนมิถุนายนที่แล้ว

๘มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และในเรื่องต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

(๒) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

(๓) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๒๐

(๔) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๔๖ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ บัญญัติให้การกำหนดอัตราค่าบริการนี้เป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือน มิได้บัญญัติให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการบริษัทวิทยุการบินฯ และแม้ว่าบริษัทการบินผู้ถือหุ้นต้องเสียค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศแตกต่างกับบริษัทการบินที่ไม่ถือหุ้นอยู่บ้าง แต่บรรดาบริษัทการบินผู้ถือหุ้นทุกรายซึ่งเป็นบริษัทการบินส่วนใหญ่ (๘๗ รายในจำนวน ๑๒๗ ราย) ที่ทำการบินเข้ามาในหรือทำการบินภายในประเทศไทยต้องเสียค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในอัตราเท่ากัน ไม่ว่าจะเป็นบริษัทการบินที่มีผู้แทนเป็นกรรมการบริษัทวิทยุการบินฯ หรือไม่ก็ตาม และในประการสำคัญข้อ ๑๑^๙ ของข้อบังคับของบริษัทวิทยุการบินฯ ได้กำหนดให้บริษัทการบินผู้ถือหุ้นไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผล และบริษัทการบินผู้ถือหุ้นมีหน้าที่รับผิดชอบกรณีที่บริษัทวิทยุการบินฯ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายรับด้วย ลักษณะแห่งสิทธิและหน้าที่ของบริษัทการบินผู้ถือหุ้นกับบริษัทวิทยุการบินฯ ตามข้อบังคับดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า เป็นเพียงแต่ความมุ่งหมายให้ผู้แทนบริษัทการบินเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเกี่ยวกับกิจการของบริษัทวิทยุการบินฯ โดยให้บริษัทการบินผู้ถือหุ้นมีแต่ภาระรับผิดชอบกรณีที่บริษัทวิทยุการบินฯ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายรับเท่านั้น จึงไม่อาจถือได้ว่าบริษัทการบินผู้ถือหุ้นมีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทวิทยุการบินฯ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจำนวนหุ้นที่บริษัทการบินถือแล้วปรากฏว่ามีน้อยกว่าร้อยละสิบของจำนวนหุ้นทั้งหมด ประกอบกับการมีกรรมการจากบริษัทการบินผู้ถือหุ้น ข จำนวน ๒ คน^{๑๐} จากจำนวนกรรมการของบริษัทวิทยุการบินฯ ทั้งหมด ๑๑ คน ย่อมแสดงให้เห็นว่า บริษัทการบินผู้ถือหุ้นไม่สามารถควบคุมการลงมติของคณะกรรมการบริษัทวิทยุการบินฯ ได้ ดังนั้น บริษัทการบินผู้ถือหุ้นจึงไม่มีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทวิทยุการบินฯ และการดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทวิทยุการบินฯ ของกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทการบินซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น ข จึงไม่ขัดต่อมาตรา ๕ (๑๐)^{๑๑} แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๑๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ ฯลฯ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐

ประเด็นที่สอง หากการดำรงตำแหน่งกรรมการดังกล่าวขัดต่อมาตรา ๕ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจฯ จะส่งผลกระทบต่อการใดที่กรรมการผู้ถือหุ้น ข ได้ดำเนินการหรือไม่ อย่างไร ซึ่งเห็นว่า เมื่อได้วินิจฉัยใน

(๕) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๗

(๖) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญาข้อบังคับนั้น เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

“ข้อ ๑๑ บริษัทจะต้องไม่จ่ายเงินปันผล แต่กรรมการจะจัดสรรเงินจากกำไรของบริษัทและกันไว้เป็นทุนสำรองทุนเดียวหรือหลายทุน เป็นคราวๆ ไปในจำนวนที่กรรมการจะเห็นสมควรก็ได้

“ข้อ ๓๙ (ก) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทและให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(ข) ผู้ถือหุ้น ข มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคนและให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

^{๑๑}โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑, ข้างต้น

ประเด็นที่หนึ่งแล้วว่า การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทวิสาหกิจ การประกอบการหรือ
ผู้บริหารของบริษัทการบิณผู้ถือหุ้น ข ไม่ขัดต่อมาตรา ๕ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติ
มาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๑๘ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย
พระราชบัญญัติ ฯลฯ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ กรณีจึงไม่ต้องวินิจฉัยในประเด็นนี้อีก

(ลงชื่อ) พรทิพย์ จาละ

(คุณพรทิพย์ จาละ)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มิถุนายน ๒๕๕๑