

**ขอเชิญร่วมแสดงความคิดเห็น**  
**ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**

**สรุปสาระสำคัญ**

**1. สภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา**

ด้วยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจในการกำกับดูแลการรักษาสิ่งแวดล้อมการบิน ตลอดจนจำเป็นต้องมีการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดตั้งสนามบินสาธารณะให้อยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกัน รวมถึงจำเป็นต้องมีกฎหมายในเรื่องการเดินอากาศของอากาศยานนอกราชอาณาจักรและการช่วยเหลือและค้นหาอากาศยานประสบภัยเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

**2. ความจำเป็นที่ต้องตรากฎระเบียบขึ้น**

เนื่องจากสมควรปรับปรุงและเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการ เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้ เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงและการเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายในครั้งนี้จะ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนา ด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่จะอยู่ภายใต้มาตรฐานการกำกับดูแลอย่างเดียวกัน และด้านการกำกับดูแลการรักษาสิ่งแวดล้อมการบินที่จะสอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรองรับการตรวจสอบการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศด้วย

**3. หลักการและสาระสำคัญ**

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับส่วนราชการที่ใช้สนามบินอนุญาตในภารกิจของตนอยู่แล้วและประสงค์จะเปิดให้บริการสาธารณะ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 5 วรรคสอง)

(2) เพิ่มอำนาจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลการรักษาสิ่งแวดล้อมการบิน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 15/7 (9) และมาตรา 15/10 (1))

(3) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับอากาศยานทะเบียนที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ที่ปฏิบัติการบินนอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นที่ออกโดยรัฐต่างประเทศที่มีอำนาจเหนือหวงอากาศนั้น (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 18/3 วรรคสอง และวรรคสาม)

(4) กำหนดให้อำนาจของรัฐมนตรีในการออกคำสั่งอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่เข้าร่วมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยบินขึ้นลงในราชอาณาจักร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 128 วรรคสอง)

(5) เพิ่มบทห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทตามมาตรา 50/1 และบทกำหนดโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืนตามมาตรา 67/19

(6) เพิ่มบทกำหนดโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามความในมาตรา 15/10 (1) – (6) ตามมาตรา 67/13

(7) แก้ไขปรับปรุงหรือยกเลิกบทบัญญัติที่ไม่ได้ถูกแก้ไขหรือไม่มีผลใช้บังคับแล้ว เนื่องจากผลทางกฎหมายของการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในครั้งก่อน ๆ ตามมาตรา 6 มาตรา 60/1 มาตรา 60/3 และมาตรา 60/45

#### 4. ประเด็นที่จะรับฟังความคิดเห็น

(1) การแก้ไขปรับปรุงเรื่องสนามบินของส่วนราชการที่ได้ใช้สนามบินในภารกิจของตนอยู่แล้ว และประสงค์จะให้บริการสาธารณะไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบิน

โดยที่มาตรา 5 วรรคสอง กำหนดว่า “ในกรณีที่ส่วนราชการใดประสงค์จะใช้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ส่วนราชการนั้นดำเนินการเพื่อให้บริการแก่สาธารณะ ส่วนราชการนั้นต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ในการจัดตั้งสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว ให้แจ้งผู้อำนวยการทราบโดยไม่ต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้” ซึ่งควรกำหนดหลักการให้มีความชัดเจนว่า มาตรานี้จะใช้เฉพาะกรณีที่ส่วนราชการใดประสงค์จะใช้สนามบินอนุญาตที่ส่วนราชการนั้นใช้ในภารกิจของตนอยู่ก่อนแล้วเพื่อให้บริการสาธารณะ ส่วนราชการนั้นต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้มีความชัดเจนว่ากรณีที่ส่วนราชการได้ดำเนินการจัดตั้งสนามบินสาธารณะขึ้นใหม่ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบิน และกระบวนการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เพื่อให้สนามบินสาธารณะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามกฎหมายและมาตรฐานเดียวกัน และสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 14 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

#### (2) การแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องในการกำกับดูแลการรักษาสิ่งแวดล้อมการบิน

แก้ไขปรับปรุงมาตรา 15/7 (9) เดิมที่กำหนดหน้าที่และรับผิดชอบในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศของ กพท. ให้ครอบคลุมเรื่องการกำกับดูแลและกำหนดมาตรการในการรักษาสิ่งแวดล้อม จากเดิมที่ไม่มีกำหนดไว้ เพื่อให้ กพท. มีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบินตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และมาตรา 15/10 (1) ที่กำหนดให้ ผอ.กพท. มีอำนาจกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือนตามมาตรา 15/7 ให้ครอบคลุมการรักษาสิ่งแวดล้อมการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขมาตรา 15/7 (9)

(3) การแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการทำอากาศยานที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ที่ปฏิบัติการบินอยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นที่ออกโดยรัฐที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศ

เพิ่มมาตรา 18/3 โดยกำหนดให้กรณีที่อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ หรือที่ปฏิบัติการบินโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรหากได้รับคำสั่งสกัดกั้นของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศนั้นจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้น และให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ ผอ.กพท. ทราบภายหลังจากกลับมายังราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(4) การแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องอนุญาตอากาศยานต่างประเทศที่เข้าร่วมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในประเทศไทย

เพิ่มมาตรา 28 วรรคสอง โดยกำหนดว่า เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามหมวด 7/1 ให้ผู้ซึ่งรัฐมนตรีกำหนดตามวรรคหนึ่งอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่ กขย. เห็นว่ามีความจำเป็นให้เข้าร่วมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยบินขึ้นลงในราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

#### (5) การแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทของผู้ประจำหน้าที่

แก้ไขปรับปรุงมาตรา 50/1 โดยกำหนดเป็นบทห้ามผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือปฏิบัติหน้าที่เมื่อตกอยู่ภายใต้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่าจะทำให้สมรรถนะของบุคคลเสื่อมลง หรือใช้สารออก

ฤทธิ์ต่อจิตประสาทภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนปฏิบัติหน้าที่ โดยคงหลักการในการให้ ผอ.กพท. มีอำนาจกำหนดให้มีการตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท อำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ได้ตามความจำเป็นถ้ามีการฝ่าฝืนไม่ยอมเข้ารับการตรวจ การส่งตัวให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดี และออกระเบียบกำหนดวิธีการตรวจสอบ การกักตัว และการส่งตัวให้พนักงานสอบสวน ตามมาตรา 50/1 ไว้ตามเดิม ทั้งนี้ ได้กำหนดคำจำกัดความของคำว่า “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” ไว้ในมาตรานี้ด้วยเพื่อให้มีความชัดเจนในการบังคับใช้นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มบทกำหนดโทษของผู้นี้ไว้ในมาตรา 67/19 ด้วย เพื่อให้สอดคล้องครบถ้วน

**(6) การแก้ไขเพิ่มเติมบทกำหนดโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา 15/10**

ตามมาตรา 67/13 จากเดิมที่กำหนดบทกำหนดโทษไว้เฉพาะผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา 15/10 วรรคสอง ที่เกี่ยวกับมาตรา 15/10 (1) หรือ (3) เท่านั้น ให้เป็นการกำหนดบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา 15/10 (1) - (6) ทั้งหมด เนื่องจากข้อกำหนดและระเบียบที่ออกตามมาตรา 15/10 ต่างเป็นการกำหนดมาตรฐานหรือข้อห้ามและข้อปฏิบัติที่หากมีการฝ่าฝืนขึ้นสมควรและจำเป็นที่ผู้ฝ่าฝืนนั้นจะต้องได้รับโทษ

**(7) แก้ไขปรับปรุงหรือยกเลิกบทบัญญัติที่ไม่ได้ถูกแก้ไขหรือไม่มีผลใช้บังคับแล้ว เนื่องจากผลทางกฎหมายของการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ในครั้งก่อน ๆ ดังนี้**

(7.1) แก้ไขมาตรา 6 โดยตัดอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในเรื่องการกำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20 เนื่องจากตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ยกเลิกมาตรา 20 และมาตรา 57 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ดังนั้น มาตรา 6 (2) จึงไม่มีผลใช้บังคับโดยปริยาย ทั้งนี้ มาตรา 15 (10) ประกอบมาตรา 41/130 บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางแทน

(7.2) แก้ไขชื่อหมวด 1 คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยตัดคำว่า “และคณะกรรมการเทคนิค” ออก เนื่องจากคณะกรรมการเทคนิคถูกยกเลิกไปแล้ว

(7.3) แก้ไขมาตรา 60/1 และมาตรา 60/3 ที่อ้างถึงมาตรา 60/34 และมาตรา 60/35 ที่ถูกยกเลิกไปแล้ว

(7.4) ยกเลิกมาตรา 60/45 เนื่องจาก มาตรา 60/45 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 และต่อมาแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 เดิมได้กำหนดให้อำนาจการสั่งให้นำเงินค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ส่วนที่เกินส่งเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา 60/44 เป็นอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (กรมการการบินพลเรือน) ในฐานะที่ขณะนั้นทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ต่อมาในปี 2558 มีการแยกองค์กรกำกับดูแลมาจัดตั้งเป็น กพท. และจัดตั้งกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการสนามบิน จึงต้องแก้ไขมาตรานี้ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่มีการเปลี่ยนแปลง โดย อทย. ไม่อาจทราบได้ว่าการเรียกเก็บค่าบริการหรือค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนดหรือไม่ และได้มีการยกเลิกมาตรา 20 และมาตรา 57 เดิมไปแล้ว แต่มีได้แก้ไขมาตราไปในคราวเดียวกับ ดังนั้น จึงไม่มีเหตุผลที่จะนำค่าโดยสารหรือค่าบริการที่เก็บเกินเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนของ ทย. และหาก ทย. ในฐานะผู้ดำเนินการสนามบินที่เรียกเก็บค่าบริการเกินเสียเอง อทย. ก็ไม่ควรมีอำนาจสั่งให้นำเงินค่าโดยสารหรือค่าบริการส่วนที่เกินนั้นเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนของ ทย. เอง จึงจำเป็นต้องยกเลิกมาตรานี้

ทั้งนี้ สามารถส่งความคิดเห็นผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [Leg\\_sl@caat.or.th](mailto:Leg_sl@caat.or.th)

หรือผ่าน Link การรับฟังความคิดเห็น : <https://forms.office.com/r/TkN7ZShSck>

ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2565 - 15 ธันวาคม 2565