

**ขอเชิญร่วมแสดงความคิดเห็น**  
**ร่าง ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน**  
**ฉบับที่ ... ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน**  
**ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ (ประเด็นอายุอากาศยาน)**

**สรุปสาระสำคัญ**

**1. หลักการและเหตุผล**

ตามที่ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 97 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ ได้กำหนดอายุอากาศยาน ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจะจัดหาเพื่อใช้ในการประกอบกิจการ โดยในวันยื่นคำขอ อากาศยานปีกแข็งสำหรับการประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ และการประกอบกิจการการทำงานทางอากาศ ต้องมีอายุไม่เกิน 16 ปี นับตั้งแต่วันผลิต สำหรับการรับขนคนโดยสารและสินค้า และต้องมีอายุไม่เกิน 22 ปี นับตั้งแต่วันผลิต สำหรับการรับขนเฉพาะสินค้า (All Cargo) และเฮลิคอปเตอร์ต้องมีอายุไม่เกิน 5 ปี นับตั้งแต่วันผลิต

การกำหนดอายุของอากาศยานที่ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจะจัดหาเพื่อใช้ในการประกอบกิจการ มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลทางด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก แต่มีใช้ข้อกำหนดทางเทคนิคในด้านความสมควรเดินอากาศ หรือการคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน เจตนารมณ์ในการกำหนดอายุของอากาศยานเป็นไปเพื่อกำหนดอายุอากาศยาน ณ ช่วงเวลาเริ่มต้นของการประกอบกิจการ หรือกรณีการจัดหาอากาศยานมาเพิ่มเติมหรือทดแทนที่มีอยู่เท่านั้น เพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดหาอากาศยานที่มีอายุที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการประกอบกิจการ และเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจในความปลอดภัยของอากาศยาน โดย พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ได้กำหนดการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศไว้ว่า อากาศยานที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศต้องได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย โดยบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคู่มือการบำรุงรักษาอากาศยานของบริษัทผู้ผลิต และได้รับการรับรองจาก กพท. ดังนั้น เมื่อผู้ขอรับใบอนุญาตได้รับใบอนุญาตโดยจัดหาอากาศยานมาเริ่มให้บริการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว ก็สามารถใช้อากาศยานลำนั้นให้บริการต่อไปตราบเท่าที่ยังอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยและคงไว้ซึ่งความสมควรเดินอากาศตามมาตรฐานที่ กพท. กำหนด

อย่างไรก็ตาม เมื่อได้มีการทบทวนเกณฑ์การกำหนดอายุของอากาศยานสำหรับจัดหาใช้ในการประกอบกิจการ พบว่า ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน มิได้ขึ้นอยู่กับอายุของอากาศยาน โดยหากอากาศยานได้รับการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ และการซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างถูกต้องครบถ้วน เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐาน รวมถึงคู่มือผู้ผลิตที่เกี่ยวข้อง อากาศยานนั้นย่อมมีความสมควรเดินอากาศสำหรับการปฏิบัติการบิน อีกทั้ง ผู้ผลิตอากาศยานจะพิจารณาสภาพของอากาศยาน และกำหนดตารางการบำรุงรักษาที่ต้องดำเนินการไว้ตามชั่วโมงบิน (Flight Hour) และรอบการบิน (Flight Cycle) โดยมีได้กำหนดไว้ตามอายุของอากาศยาน การคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศของอากาศยานจึงขึ้นอยู่กับการใช้งานเป็นหลัก โดยมีได้พิจารณาจากอายุของอากาศยานแต่อย่างใด จึงไม่มีข้อขัดข้องในประเด็นด้านความสมควรเดินอากาศ และการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน นอกจากนี้ กพท. มีขีดความสามารถและศักยภาพในกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกำกับดูแลด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน อันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลแล้ว

## 2. ความจำเป็น

เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสในการจัดหาอากาศยานสำหรับนำมาให้บริการในกิจการการบินพลเรือน และเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ ส่งเสริมให้เกิดการซื้อขายอากาศยานระหว่างผู้ประกอบการภายในประเทศซึ่งอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแลของ กพท. เช่นเดียวกัน นอกจากนี้ การเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ยังเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจที่มีความเชื่อมโยง เช่น การขยายตัวของท่าอากาศยาน ธุรกิจพลังงาน ธุรกิจการซ่อมบำรุง ธุรกิจการตกแต่งภายในห้องโดยสาร ธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและอุปกรณ์ และเพิ่มความสนใจของนักลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ ในอนาคต เป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ จึงเห็นควรเปิดการรับฟังความคิดเห็นประกอบการพิจารณาทบทวนเกณฑ์การกำหนดอายุของอากาศยานทุกประเภทที่จะจัดหามาเพื่อใช้ในการประกอบกิจการการบินพลเรือน ทั้งอากาศยานปีกแข็ง และเฮลิคอปเตอร์

## 3. กฎหมายที่ให้อำนาจ

อาศัยอำนาจตามมาตรา 15 (6) มาตรา 41/125 และมาตรา 41/128 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

### 3. สาระสำคัญของร่างข้อบังคับ

(1) ร่างข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ... ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ (ประเด็นอายุอากาศยาน) ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 (6) มาตรา 41/125 และมาตรา 41/128 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

(2) ยกเลิกความในข้อ 18 ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 98 ว่าด้วยการประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม และในส่วนของอายุของอากาศยาน ให้ใช้ข้อความ “ไม่จำกัดอายุของอากาศยาน และ กพท. ได้ตรวจสอบแล้ว เห็นว่ามีความสมควรเดินอากาศและให้ใช้เป็นอากาศยานขนส่งได้ ก่อนที่จะนำเข้ามาใช้ประจำในฝูงบิน” แทน (ร่างข้อ 1)

(3) ยกเลิกข้อความในข้อ 20 (9) (ก) ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 ว่าด้วย การอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ และให้ใช้ข้อความ “(ก) ประเภท แบบ และรุ่นของอากาศยาน” แทน (ร่างข้อ 2)

(4) ยกเลิกข้อความในข้อ 42 (3) ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ และให้ใช้ข้อความ “(3) ข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานที่ใช้ในการประกอบกิจการทุกลำ และแผนการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติม (ถ้ามี)” แทน (ร่างข้อ 3)

(5) ยกเลิกความในข้อ 53 ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 98 ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม และในส่วนของอายุของอากาศยาน ให้ใช้ข้อความ “ไม่จำกัด และ กพท. ได้ตรวจสอบแล้วเห็นว่ามีความสมควรเดินอากาศ และให้ใช้เป็นอากาศยานขนส่งได้ ก่อนที่จะนำเข้ามาใช้ประจำในฝูงบิน” แทน (ร่างข้อ 4)

(6) ยกเลิกความในข้อ 69 ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 98 ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม และในส่วนของอายุของอากาศยาน ให้ใช้ข้อความ “ไม่จำกัด และ กพท. ได้ตรวจสอบแล้วเห็นว่า มีความสมควรเดินอากาศ และให้ใช้เป็นอากาศยานสำหรับบริการนั้นได้ ก่อนที่จะนำเข้ามาใช้ประจำในฝูงบิน” (ร่างข้อ 5)

(7) ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ประกาศเป็นต้นไป

#### 4. ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น

ตามแบบฟอร์มการแสดงความคิดเห็นต่อร่าง ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ... ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ (ประเด็นอายุอากาศยาน)

ขณะนี้ ท่านสามารถส่งความคิดเห็นผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [erd\\_ol@caat.or.th](mailto:erd_ol@caat.or.th)  
หรือผ่าน Link การรับฟังความคิดเห็น <https://forms.office.com/r/3wKHqS2Uiw>  
ตั้งแต่วันที่ 8-23 สิงหาคม 2568

QR CODE แบบฟอร์มแสดงความคิดเห็น

