



วุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๕ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)

วันจันทร์ที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

อ.พ. ๑๒/๒๕๕๒

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

www.senate.go.th

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ประมวลและรวบรวมข้อมูล
ด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ. คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุม
สภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน
๒๕๕๒ โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ที่สำคัญ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด
กฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ กับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

ภาคผนวก

- : พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ. ๒๕๑๙
- : ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- : รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วย
การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร
- : ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานด้านนิติบัญญัติของ
วุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา
โดยเฉพาะ

**สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
พฤศจิกายน ๒๕๕๒**

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายหนุ่ย ผาสุข	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นายสุชาติ พันทองคำ	ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางสาวปรางทิพย์ หวังสมนึก	นิติกร ๔
นางสาวเกตุจินท์ วรรณทอง	วิทยาการ ๔
นางสิริกัญย์ ส่องแสง	เจ้าพนักงานธุรการ ๖
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๓

กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๕๓๑ ๙๒๙๙

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๕๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา ก

**ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นการอภิปรายของ
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ และผลการพิจารณา
ของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.**

- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๑
- สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๕
- ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับ
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๑๙
 ๑. สรุปประเด็นในการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ในวาระที่หนึ่ง ๑๙
 - ๑.๑ ประเด็นสำคัญที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ได้มีการอภิปรายอย่างกว้างขวาง ๑๙
 - ๑.๒ คำชี้แจงของนายโสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ๒๒
 ๒. สรุปประเด็นในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร
ในวาระที่สอง ๒๓
 - ๒.๑ ประเด็นสำคัญที่มีการอภิปรายอย่างกว้างขวาง ๒๓
 - ๒.๒ คำชี้แจงของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕
 - ๒.๓ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ๒๗
 ๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม ๓๔

**ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่อ
อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙
กับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.**

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว) ๓๕

**ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.**

- ความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติว่าด้วย
การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๕๑
- ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับระบบการป้องกันภัยทางอากาศ ๕๗
- เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับสิทธิการบิน ๗๒
- ปัญหากฎหมายบางประการเกี่ยวกับการเข้าอากาศยานข้ามพรมแดน ๗๕

ภาคผนวก	: พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙	(๑)
	: ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน ที่กระทำผิด พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	(๗)
	: รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร	(๒๕)
	: ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	(๔๕)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นการอภิปรายของ
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ และผลการพิจารณา
ของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ.



การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ

๙.๓ ค่าใช้จ่าย (หมวด ๓)

๙.๓.๑ กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบใช้ค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นหรือมีการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น และอากาศยานนั้นทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรืออนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นหรือมีการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบใช้ค่าใช้จ่ายตามหมวดนี้

๙.๓.๒ กำหนดค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นหรือการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น พร้อมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณค่าใช้จ่ายดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นหรือการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น ได้แก่

- (๑) การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย
- (๒) การสกัดกั้น
- (๓) การเคลื่อนย้ายอากาศยาน
- (๔) การเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐาน
- (๕) การใช้อาวุธเพื่อปฏิบัติการทำลายอากาศยาน
- (๖) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การคำนวณค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

๙.๓.๓ กำหนดให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่าย และให้คณะกรรมการดังกล่าวมีอำนาจพิจารณาหนดจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัติการสกัดกั้นตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนสำนักงานอัยการ



นอกจากนี้ การที่กฎหมายกำหนดโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งเป็นโทษที่ไม่รุนแรงนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อกระบวนการพิจารณาคดีในชั้นศาล กล่าวคือ ศาลอาจพิพากษาลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดแต่ให้รอลงอาญาไว้ ซึ่งเป็นลักษณะการลงโทษที่ใช้ต่อผู้ที่กระทำการโดยประมาทหรือการกระทำผิดที่ไม่รุนแรงเท่านั้น

(๓) การกระทำของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารอาจเป็นการละเมิดอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการบินระหว่างประเทศ

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้แก่ การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการกัก ยึดอากาศยาน การควบคุม รวมถึงการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ในกรณีมีการกระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิด แต่ทั้งนี้หากไม่สามารถพิสูจน์ได้แน่ชัดว่าอากาศยานของต่างชาตินั้นกระทำละเมิดหรือจงใจก่อให้เกิดความเสียหายแล้ว ประเทศไทยอาจเข้าข่ายกระทำละเมิดต่ออนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการบินระหว่างประเทศ

(๔) การใช้คำว่า “หรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่น” อาจสร้างความขัดแย้งระหว่างทหารอากาศกับทหารฝ่ายอื่น และอาจเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นการจงใจให้อำนาจทหารบกในการควบคุมอากาศยาน

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำความผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ได้กำหนดบุคคลที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลมิให้เกิดการกระทำความผิดต่อการบิน การพิสูจน์ฝ่าย หรือออกคำสั่งในกรณีมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการบิน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ โดยในพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้คำนิยามของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศว่าหมายถึง นายทหารอากาศประจำการชั้นสัญญาบัตรซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บังคับหมวดบิน ผู้บังคับฝูงบิน ผู้บังคับการกองบิน ผู้บัญชาการกองพลบิน ผู้บัญชาการกองบินยุทธการ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนายทหารชั้นสัญญาบัตรประจำการตามและผู้บัญชาการทหารอากาศ แต่งตั้ง แต่ทั้งนี้ ในร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำความผิดกฎหมาย พ.ศ. ได้แก้ไขถ้อยคำจาก “เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ” เป็น “เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” โดยให้หมายถึง เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ ซึ่งตามกฎหมายเดิมที่ให้อำนาจแก่ทหารอากาศนั้นมีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากทหารอากาศเป็นบุคคลที่มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับอากาศยาน ทำอากาศยาน การบิน รวมถึงการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการบิน การแก้ไขถ้อยคำโดยกำหนดให้รวมถึงเจ้าหน้าที่ทหารอื่นด้วยนั้น อาจเป็นการตัดทอนอำนาจหน้าที่ของทหารอากาศที่มีอยู่เดิม และอาจสร้างความขัดแย้งระหว่างทหารอากาศและทหารฝ่ายอื่นได้

นอกจากนี้ อาจมีการวิพากษ์วิจารณ์กันว่าการใช้ถ้อยคำว่า “...หรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่น...” เป็นการจงใจให้อำนาจแก่ทหารบก เนื่องจากเป็นที่รู้กันทั่วไปว่าทหารบกเป็นฝ่ายที่มีกองกำลังมากที่สุดและมีบทบาทมากที่สุดในปัจจุบัน



โดยกำหนดว่า “สกัดกั้น” หมายความว่า การปฏิบัติการเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่าย และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ ทั้งนี้ จากการแก้ไขเพิ่มเติมของคณะกรรมการฯ อาจแปลความได้ว่า การดำเนินการสกัดกั้นอากาศยานที่ทำการบินรุกล้ำน่านฟ้าของราชอาณาจักรไทยโดยละเมิด หรืออากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของฝ่ายทหาร สามารถกระทำได้โดยใช้อาวุธยุทธโศปกรณ์ต่ออากาศยานนั้นได้จากภาคพื้นดิน โดยมีต้องนำอากาศยานขึ้นแต่อย่างใด ซึ่งการกระทำเช่นนั้นอาจเป็นวิธีการที่มีความรุนแรงและไม่เป็นไปตามขั้นตอน กล่าวคือ เมื่อมีอากาศยานรุกล้ำน่านฟ้าของราชอาณาจักรไทย และไม่ทราบว่าเป็นอากาศยานประเภทใด ขั้นตอนแรกที่สมควรกระทำ คือ การนำอากาศยานขึ้นเพื่อตรวจสอบในระยะใกล้ว่าเป็นอากาศยานประเภทใด และเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่าย ซึ่งจะทำให้ทราบฝ่ายของอากาศยานนั้นโดยไม่ต้องใช้วิธีการที่รุนแรง

(๓) คำว่า “ผู้ควบคุมอากาศยาน” ในมาตรา ๔

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ฉบับที่คณะรัฐมนตรีเสนอ ได้ให้ความหมายของคำว่า “ผู้ควบคุมอากาศยาน” ว่าหมายถึงผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ แต่คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแก้ไขเพิ่มเติม โดยกำหนดว่า “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือรัฐต่างประเทศกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยของอากาศยานราชการหรืออากาศยานของรัฐต่างประเทศแล้วแต่กรณีด้วย ทั้งนี้ ในส่วนที่เพิ่มเติมนั้นได้กำหนดถึง “รัฐต่างประเทศ” ด้วย ซึ่งอาจทำให้ต้องมีการตีความในภายหลังว่ารัฐต่างประเทศมีความหมายว่าอย่างไร นอกจากนี้ อาจทำให้เข้าใจว่าผู้ควบคุมอากาศยานของต่างประเทศมีฐานะทางกฎหมาย รวมทั้งมีศักดิ์และสิทธิเช่นเดียวกับผู้ควบคุมอากาศยานของไทย ซึ่งเป็นกรณีไม่ถูกต้อง

ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจน สมควรมีการกำหนดคำนิยามของคำว่า รัฐต่างประเทศ ว่ามีความหมายเช่นไร

(๔) คำว่า “เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน”

ในมาตรา ๔

เห็นสมควรให้คงคำว่า “เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน” ในมาตรา ๔ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับเดิมไว้

(๕) มาตรา ๒๘

ในส่วนของมาตรา ๒๘ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ฉบับที่คณะรัฐมนตรีเสนอ ได้กำหนดว่า “...ซึ่งใช้บังคับอยู่ในวันที่



โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ กรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทัศนสัญญาณ การใช้อากาศยาน
ขึ้นสกัดกัน หรือวิธีอื่นใด

“สกัดกัน” หมายความว่า การใช้อากาศยานขึ้นปฏิบัติการเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่าย
และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึง
การทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อ
สาธารณะ

“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัย
ต่อสาธารณะ” ให้ความหมายรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคง
แห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศ
กำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม

“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน
ตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้
ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะ
ทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิด
มาดำเนินคดี

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วย
การเดินทางอากาศ และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินทางอากาศ
หรือรัฐต่างประเทศกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยของอากาศยานราชการ
หรืออากาศยานของรัฐต่างประเทศแล้วแต่กรณีด้วย

“เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานที่สกัดกัน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่
ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานที่สกัดกันตามกฎหมายว่าด้วยอากาศยาน

“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่
ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๕

ไม่มีการแก้ไข

หมวด ๑ การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๖

ไม่มีการแก้ไข



๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมพิจารณาแล้ว ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียง ๒๒๗ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑ เสียง และงดออกเสียง ๑ เสียง

ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ

เนื่องจากการกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ได้กำหนดระยะเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานจะต้องนำค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินมาชำระให้แก่กองทัพอากาศภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันได้รับแจ้งจากกองทัพอากาศ แต่ตามมาตรา ๒๔ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติให้กองทัพอากาศไปดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็วเท่านั้น โดยกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าใช้จ่ายจะเป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด ดังนั้น ในการออกระเบียบดังกล่าวก็สมควรกำหนดระยะเวลาซึ่งทางราชการจะได้รับประโยชน์สูงสุด

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการ โดยให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๕^๖

^๖ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๕ กำหนดว่า "เมื่อคณะกรรมการได้พิจารณา ร่างพระราชบัญญัติเสร็จแล้ว ให้เสนอร่างพระราชบัญญัตินั้น โดยแสดงร่างเดิมและการแก้ไขเพิ่มเติมพร้อมทั้งรายงาน ต่อประธานสภา รายงานนั้นอย่างน้อยต้องระบุว่า ได้มีหรือไม่มี การแก้ไขเพิ่มเติมในมาตราใดบ้าง และถ้ามีการแปรญัตติ มติของคณะกรรมการเกี่ยวกับคำแปรญัตตินั้นเป็นประการใด หรือมีการสงวนคำแปรญัตติของผู้แปรญัตติ หรือมีการสงวน ความเห็นของกรรมการก็ให้ระบุไว้ในรายงานด้วย

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรี ศาล หรือองค์กรตามรัฐธรรมนูญที่เกี่ยวข้องควรทราบ หรือควรปฏิบัติ ให้บันทึกข้อสังเกตดังกล่าวไว้ในรายงานของคณะกรรมการเพื่อให้ที่ประชุมสภาพิจารณา และให้นำความ ในข้อ ๙๗ มาใช้บังคับโดยอนุโลม"

ส่วนที่ ๒

**ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙**

กับ

**ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.**

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙

กับ

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

<p>พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p> <hr/> <p>ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร. ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นปีที่ ๓๑ ในรัชกาลปัจจุบัน</p> <p>พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า</p> <p>โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย</p>	<p>ร่าง พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.</p> <hr/> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด กฎหมาย</p> <p>พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ และมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภาที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรีทำหน้าที่สภาพัฒนาการปกครองแผ่นดิน ดังต่อไปนี้</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้ว ในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน</p> <p>มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้ “อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่งรวมถึง อากาศยานของทางราชการทหาร ตำรวจ และอากาศยานของส่วนราชการอื่นด้วย</p> <p>“แผนการบิน” หมายความว่า เอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการบินซึ่งผู้ควบคุม อากาศยานจัดทำขึ้นเพื่อแสดงต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือเจ้าหน้าที่</p>	<p>.....</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ ให้ยกเลิก (๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ (๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้ “อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p> <p>“อากาศยานพลเรือน” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และอากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ</p> <p>“ราชอาณาจักร” ให้หมายความรวมถึง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดตาม มาตรา ๖</p> <p>“แผนการบิน” หมายความว่า แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ทหารอากาศ เมื่อนำอากาศยานขึ้นทำการบิน</p> <p style="text-align: center;">“การพิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน</p>	<p>“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p> <p>“พิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ กรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทัศนสัญญาณ การใช้อากาศยานขึ้นสกัดกัน หรือวิธีอื่นใด</p> <p>“สกัดกัน” หมายความว่า การปฏิบัติการเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่าย และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ</p> <p>“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” ให้หมายความรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศกำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม</p> <p>“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน ตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดี</p> <p>“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือรัฐต่างประเทศกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยของอากาศยานราชการหรืออากาศยานของรัฐต่างประเทศแล้วแต่กรณีด้วย</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>“เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ” หมายความว่า นายทหารอากาศประจำการชั้นสัญญาบัตร ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บังคับหมวดบิน ผู้บังคับฝูงบิน ผู้บังคับการกองบิน ผู้บัญชาการกองพลบิน ผู้บัญชาการกองบินยุทธการ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนายทหารชั้นสัญญาบัตรประจำการ ตามที่ผู้บัญชาการทหารอากาศแต่งตั้ง</p> <p>มาตรา ๑๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้</p>	<p>“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่น ที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ</p> <p>มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละ กระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ</p> <p>กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้</p> <p style="text-align: center;">หมวด ๑ การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย</p> <hr style="width: 10%; margin: auto;"/> <p>มาตรา ๖ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตน เพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>มาตรา ๗ ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ ที่กองทัพไทยกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๕* ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะนำอากาศยานทำการบินในราชอาณาจักรต้องแจ้งกำหนดการใช้อากาศยานและแผนการบินต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา ๖* เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานเครื่องใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการขึ้นลงของอากาศยาน เส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้ามหรือเขตกักตักการบิน การใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ การพายุทศกัณฑ์ไปกับอากาศยาน การบินออกไปนอกราชอาณาจักร หรือการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือเมื่ออากาศยานเครื่องใดมีพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจทำการพิสูจน์ฝ่าย และถ้าผลของการพิสูจน์ฝ่ายทำให้มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานเครื่องใดได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวหรือเป็นอากาศยานที่ไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานที่ตรวจพบนั้นลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้</p> <p>ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งหรือการบังคับตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้ และในกรณีที่จำเป็น</p>	<p>มาตรา ๘ เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด</p> <p>มาตรา ๙ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗</p> <p>มาตรา ๑๐ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สั่งให้อากาศยานบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือบินไปยังเขตแดนหรือบินให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย หรือบินไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน หรือสั่งให้อากาศยานกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น</p> <p>(๒) สกัดกั้นอากาศยานตามมาตรา ๑๑</p> <p>(๓) ทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามมาตรา ๑๓</p>

๒๒

* แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ให้มีอำนาจใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับได้</p>	<p>มาตรา ๑๑ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานใดได้ เมื่อมีเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไม่สามารถตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานนั้นจากภาคพื้นได้</p> <p>(๒) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานนั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย การเดินทางอากาศ กฎหมายอื่น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เช่น</p> <p>(ก) การปฏิบัติตามแผนการบินและตามกฎจราจรทางอากาศ เป็นต้นว่า การใช้สถานที่ขึ้นลงของอากาศยาน การบินตามเส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย</p> <p>(ข) การบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร</p> <p>(ค) การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือการทิ้งร่มอากาศ</p> <p>(ง) การพายุทศกัณฑ์ไปกับอากาศยาน หรือการใช้เครื่องถ่ายภาพหรืออุปกรณ์ เก็บข้อมูลจากอากาศยาน</p> <p>(๓) เมื่ออากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือ อาจเป็นภัยต่อสาธารณะ</p> <p>ในการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารใช้วิธีติดต่อสื่อสาร ทางวิทยุหรือกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ให้ใช้ทัศนสัญญาณตาม ระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>กระทรวงกลาโหมอาจกำหนดให้การกระทำใดของอากาศยานเป็นการกระทำ อันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะได้ โดยประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๗ เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำความผิดอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงของชาติ หรือเป็นภัยต่อสาธารณะ หรือมีการกระทำความผิดอื่นเกิดขึ้นในอากาศยานหรือโดยใช้อากาศยาน เป็นพาหนะ หรือมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีการกระทำความผิดดังกล่าวเกิดขึ้น ให้เจ้าหน้าที่ ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานนั้นลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใด แห่งหนึ่งได้ และในกรณีที่จำเป็นให้มีอำนาจใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับได้</p> <p>มาตรา ๗ ทวิ* ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้ใช้อากาศยานทำการพิสูจน์ฝ่าย และมีความจำเป็นต้องบังคับให้อากาศยานที่ถูกสกัดกั้นเครื่องใดเครื่องหนึ่งลงยังสนามบิน โดยไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศประจำอากาศยาน ที่เข้าสกัดกั้นเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่ายใช้ทัศนสัญญาณในโอกาสแรกที่จะกระทำได้</p> <p>ทัศนสัญญาณและการใช้ทัศนสัญญาณตามความในวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>มาตรา ๑๒ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือเป็นกรณีที่เชื่อได้ว่าอากาศยาน ได้มีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่นบังคับอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของ เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หรือที่กระทำการอันอาจเป็นภัยดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กำหนดในระเบียบกระทรวงกลาโหม</p> <p>(๒) ทำลายอากาศยานนั้น โดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เว้นแต่ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมทราบทันทีพร้อมด้วยเหตุผล</p> <p>มาตรา ๑๓ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นแล้ว แต่ไม่อาจ สกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นได้ทัน หากอากาศยานนั้น มีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ</p> <p>มาตรา ๑๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็นอากาศยานพลเรือน ให้ใช้วิธีการ นำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อสื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกั้นบินเข้าสู่ เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตจำกัดการบิน หรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี</p>

* แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๘ เมื่อเจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้สั่งหรือบังคับให้อากาศยานใดลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตามมาตรา ๖ หรือมาตรา ๗ แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจปฏิบัติต่ออากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลในอากาศยาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ตรวจและค้นอากาศยานที่ถูกบังคับลง</p> <p>(๒) สอบสวนผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลในอากาศยานนั้น</p> <p>(๓) ถ้าการตรวจค้นอากาศยานหรือการสอบสวนปรากฏว่ามีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือมีการกระทำที่ผิดกฎหมาย หรือสงสัยว่ามีการกระทำผิดกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจจับและควบคุมผู้ที่ต้องหาว่ากระทำความผิดนั้นไว้เพื่อทำการสอบสวนได้ไม่เกินเจ็ดวันก่อนที่จะส่งตัวพร้อมกับสิ่งของที่ผิดกฎหมายให้พนักงานสอบสวนพร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนเท่าที่ทำได้ หรือจะส่งตัวบุคคลดังกล่าวพร้อมกับสิ่งของที่ผิดกฎหมายให้พนักงานสอบสวนในทันทีโดยตนไม่ทำการสอบสวนก็ได้</p> <p>(๔) ยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการพิจารณาตัดสินว่าพนักงานอัยการสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องคดีหรือจนกว่าคดีจะถึงที่สุด แต่ถ้าความปรากฏจากการสอบสวนว่าผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่มีเจตนาฝ่าฝืนการใช้อากาศยานหรือแผนการบิน และไม่มีการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือไม่มีสิ่งของที่มีไว้เป็นความผิดในอากาศยานนั้น ให้ปล่อยอากาศยานนั้นไปได้</p> <p>ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้กระทำไปโดยสุจริต ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ยึดไว้ตาม (๔) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบ</p>	<p style="text-align: center;">หมวด ๒</p> <p style="text-align: center;">การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p>มาตรา ๑๕ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยาน ที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิดดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ตรวจ ค้น หรือกักอากาศยาน</p> <p>(๒) ยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิด</p> <p>(๓) จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๔) สั่งผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือให้กระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร</p> <p>การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด</p> <p>มาตรา ๑๖ ถ้าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และมีได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้น หรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด</p>

<p>พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศส่งตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวน ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป มิให้ถือว่าการควบคุมตัวผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อน ที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นเป็นการควบคุมของพนักงานสอบสวน</p> <p>มาตรา ๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจ เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญา</p> <p>มาตรา ๑๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ (๒) ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจและ หน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา</p>	<p>มาตรา ๑๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็น ในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า</p> <p>มาตรา ๑๘ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวน ดำเนินการต่อไป มิให้นำระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับ ตัวผู้ต้องหานั้นมาเป็นระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญา แต่ระยะเวลาดังกล่าวต้องไม่เกินสิบสองวัน หากมีความจำเป็นต้องใช้เวลา เกินสิบสองวัน ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารติดต่อขอรับอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารสูงสุด เพื่อขยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็น แต่ต้องไม่เกินสิบสองวัน</p> <p>มิให้นำเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหามาอยู่ที่ทำการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ที่มีอำนาจสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นรวมเข้าในระยะเวลานำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวน ตามวรรคหนึ่ง</p> <p>มาตรา ๑๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร มีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และพนักงานสอบสวน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา</p> <p>มาตรา ๒๐ การเก็บรักษาอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกัน กำหนด และในกรณีที่ได้มีการมอบสำนวนการสอบสวนให้แก่พนักงานสอบสวนตามมาตรา</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ทำการพิสูจน์ฝ่ายหรือในกรณีที่มีการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดิน หากปรากฏว่าการที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศต้องส่งอากาศยานขึ้นพิสูจน์ฝ่ายหรือบังคับให้อากาศยานไต่ลงสู่พื้นดินนั้น ได้กระทำเพราะเหตุที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือกฎหมายอื่น หรือเพราะเหตุเพื่อป้องกันภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้กองทัพอากาศมีสิทธิเรียกจ่ายค่าใช้จ่ายต่าง ๆ</p>	<p>๑๗ แล้ว หากระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้บุคคลอื่นที่มีใช้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เก็บรักษาให้ถือว่าเป็นการเก็บรักษาแทนพนักงานสอบสวน</p> <p>ในกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะสมแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร</p> <p>การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ</p> <p style="text-align: center;">หมวด ๓ ค่าใช้จ่าย</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p>มาตรา ๒๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นหรือมีการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามหมวดนี้</p> <p>มาตรา ๒๒ ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นหรือการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย (๒) การสกัดกั้น (๓) การเคลื่อนย้ายอากาศยาน

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>ที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานนั้น</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑๒ วรรคสอง ค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานนั้นชำระให้แก่กองทัพอากาศภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันได้รับแจ้งจากกองทัพอากาศ</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑๒ วรรคสาม ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายตามวรรคสอง ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่าย หรือได้รับหลักประกันตามที่เห็นสมควรและเพียงพอกับค่าใช้จ่าย</p>	<p>(๔) การเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐาน (๕) การใช้อาวุธเพื่อปฏิบัติการทำลายอากาศยาน (๖) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง การคำนวณค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๒๓ ให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย เป็นกรรมการ และให้ผู้บัญชาการกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งมีอำนาจพิจารณากำหนดจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัติการสกัดกั้นตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๒๔ เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา ๒๓ ได้พิจารณากำหนดค่าใช้จ่ายแล้ว ให้คณะกรรมการแจ้งให้กองทัพอากาศทราบ และให้กองทัพอากาศดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็ว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด</p> <p style="text-align: center;">ในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดีให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p> <p style="text-align: center;">ในกรณีที่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายในเวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น</p>

<p>พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p>เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นตามวรรคสามให้นำมาชำระเป็นค่าใช้จ่ายตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามวรรคหนึ่ง และหากเหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเรียกให้มารับคืนภายในหนึ่งปี หากพ้นกำหนดแล้ว เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานมิได้มารับคืน ให้เงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน ในกรณีไม่พอชำระค่าใช้จ่าย ให้กองทัพอากาศมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายต่อศาล</p> <p>มาตรา ๒๕ ในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ</p> <p>หมวด ๔ บทกำหนดโทษ</p> <p>มาตรา ๒๖ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
	<p style="text-align: center;">บทเฉพาะกาล</p> <hr style="width: 10%; margin: auto;"/> <p>มาตรา ๒๗ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ</p> <p>มาตรา ๒๘ บรรดากฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>มาตรา ๒๙ ให้แผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นแผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไปได้อีกเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้</p> <p>มาตรา ๓๐ บรรดาการสอบสวนที่ได้กระทำตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งยังไม่เสร็จสิ้นในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าการสอบสวนที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p style="text-align: center;">มาตรา ๑๒ วรรคสี่ ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ยึดไว้ตามวรรคสาม ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบ</p>	<p>การยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ถือว่าเป็นการยึดตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>มาตรา ๓๑ การเรียกค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นตลอดจนค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และยังไม่แล้วเสร็จก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ในกรณีที่มีการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมส่งเรื่องให้คณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๒๓ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เพื่อคณะกรรมการพิจารณาต่อไป</p> <p>คำสั่งของกองทัพอากาศที่กำหนดค่าใช้จ่ายและค่าภาระ และได้แจ้งให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบทราบแล้ว และยังคงอยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>มาตรา ๓๒ ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้ความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีกฎหมายว่าด้วยแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p>

๒๒

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๓ ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานมีสิทธิอุทธรณ์การกำหนดค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ชำระค่าใช้จ่ายหรือจัดทำหลักประกันตามมาตรา ๑๒ คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมให้เป็นที่สุด</p> <p>มาตรา ๑๔ ให้ผู้บัญชาการทหารอากาศมีอำนาจแต่งตั้งนายทหารชั้นสัญญาบัตรประจำการเป็นเจ้าหน้าที่ทหารอากาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ ธานินทร์ กรัยวิเชียร นายกรัฐมนตรี</p>	<p>.....</p> <p>.....</p>

ส่วนที่ ๓

**ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.**

**ความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ
ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.**

บทตรวจสอบ	คำตอบ
<p>๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ</p> <p>๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจนั้นคืออะไร</p>	<p>- เพื่อแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ในส่วนที่เกี่ยวกับแผนป้องกันประเทศ ให้สอดคล้องกับนโยบายที่ ๒ ความมั่นคงของรัฐข้อ ๒.๒ และการปฏิบัติในปัจจุบันเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีและภาคผนวก ๒ (กฎทางอากาศ) ของอนุสัญญาชิคาโก ๑๙๔๔</p>
<p>๑.๒ มีความจำเป็นต้องทำภารกิจนั้นเพียงใด</p>	<p>- มีความจำเป็นมาก เพื่อให้บทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับสอดคล้องกับนโยบายที่ ๒ ความมั่นคงของรัฐข้อ ๒.๒ การปฏิบัติในปัจจุบัน ทำให้กฎหมายไม่ล้าสมัย และเป็นไปตามกฎเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศยิ่งขึ้น</p>
<p>๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องใด</p>	<p>- เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องเนื่องจากกฎหมายที่ใช้บังคับไม่สอดคล้องกับทางปฏิบัติ และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจคืออะไร</p>	<p>- แก้ไขปรับปรุง พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ทั้งฉบับสอดคล้องกับนโยบายที่ ๒ ความมั่นคงของรัฐข้อ ๒.๒</p>

บทตรวจสอบ	คำตอบ
๑.๕ มีทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกันหรือไม่	- ไม่มี
๑.๖ ภารกิจนั้นจะแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้เพียงใด	- แก้ไขได้ทั้งหมด และทำให้ระบบป้องกันภัยทางอากาศ มีการพัฒนาเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพการป้องกันประเทศให้มีความพร้อมในการรักษาเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งดินแดน ไม่มีปัญหาหรือข้อบกพร่อง
๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ	
๒.๑ รัฐควรทำเองหรือให้ภาคเอกชนเป็นผู้ทำ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงการคุ้มครองประชาชน ประสิทธิภาพต้นทุนและความคล่องตัว	- รัฐควรเป็นผู้ดำเนินการ เนื่องจากเป็นการกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม และมีมาตรการในการดำเนินการต่อผู้ฝ่าฝืน
๒.๒ ถ้ารัฐควรทำ รัฐบาลควรเป็นผู้ทำหรือควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ทำ	- รัฐบาลควรเป็นผู้ดำเนินการเอง เพราะต้องประสานการปฏิบัติ การใช้งำลังทั้งหมดใน นขต.กท.
๓. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย	
๓.๑ ในการทำภารกิจนั้นจำเป็นต้องมีกฎหมายออกมาบังคับหรือไม่ ถ้าไม่ตรากฎหมายจะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการปฏิบัติภารกิจอย่างไร	- จำเป็นต้องมีการออกกฎหมายมาบังคับ มิฉะนั้นจะไม่สามารถดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการกำหนดค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น ได้แก่ (๑) การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย (๒) การสกัดกั้น (๓) การเคลื่อนย้ายอากาศยาน (๔) การเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐาน (๕) การใช้อาวุธเพื่อปฏิบัติการทำลายอากาศยาน (๖) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

บทตรวจสอบ	คำตอบ
<p>๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องมีกฎหมาย กฎหมายนั้นควรเป็นกฎหมายระดับชาติหรือกฎหมายระดับท้องถิ่น</p>	<p>- เป็นกฎหมายระดับชาติ เนื่องจากกฎเกณฑ์จะบังคับใช้กับประชาชนผู้เกี่ยวข้องทุกคน อากาศยานต่างประเทศ และอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศ</p>
<p>๓.๓ ถ้าควรเป็นกฎหมายระดับชาติ จำเป็นต้องใช้บังคับพร้อมกันทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักรหรือควรทยอยใช้เป็นท้องที่ไปหรือเพียงบางท้องที่เท่าที่ไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ และจะกำหนดอายุของกฎหมายไว้ด้วยได้หรือไม่</p>	<p>- บังคับใช้พร้อมกันทุกท้องที่ โดยไม่มีการกำหนดอายุของกฎหมายเอาไว้</p>
<p>๓.๔ กฎหมายที่จะตราขึ้นควรใช้ระบบควบคุม ระบบกำกับหรือระบบส่งเสริม</p>	<p>- ระบบควบคุม ตรวจสอบ</p>
<p>๓.๕ สภาพบังคับของกฎหมายควรกำหนดเป็นโทษทางอาญาหรือมาตรการบังคับทางปกครอง</p>	<p>- กำหนดโทษอาญากรณีขัดคำสั่งเจ้าพนักงานและใช้มาตรการบังคับทางปกครองด้วย</p>
<p>๔. ความซ้ำซ้อนของกฎหมาย</p> <p>๔.๑ ในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกันนี้มีกฎหมายอื่นบัญญัติไว้แล้วหรือไม่ หากมีจะสมควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงภารกิจที่จะทำหรือสมควรมีกฎหมายขึ้นใหม่</p>	<p>- ไม่เคยมีกฎหมายอื่นบัญญัติเอาไว้</p>

บทตรวจสอบ	คำตอบ
<p>๔.๒ ถ้าสมควรมีกฎหมายขึ้นใหม่จะดำเนินการอย่างไรกับกฎหมายที่มีอยู่แล้ว สมควรรยกเลิก ปรับปรุง หรือแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกันเพียงใดหรือไม่</p>	-
<p>๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า</p> <p>๕.๑ กฎหมายที่จะตราขึ้นได้สร้างภาระหน้าที่ใดให้เกิดขึ้นแก่บุคคลบ้าง</p>	<p>- ไม่สร้างภาระหน้าที่แก่บุคคลที่ต้องปฏิบัติตาม เนื่องจากสอดคล้องกับการปฏิบัติในปัจจุบันอยู่แล้ว</p>
<p>๕.๒ สิทธิและเสรีภาพของบุคคลในเรื่องใดบ้างที่ต้องถูกจำกัด</p>	<p>- เสรีภาพในการเดินทางโดยอากาศยาน เนื่องจากจะต้องได้รับการตรวจสอบแผนการบินก่อนนำอากาศยานทำการบิน หรือในระหว่างการบินใน (ADZ)</p>
<p>๕.๓ การจำกัดนั้นได้จำกัดเท่าที่จำเป็นหรือไม่</p>	- เท่าที่จำเป็น
<p>๕.๔ ประชาชนและสังคมส่วนรวมจะได้ประโยชน์อะไรบ้าง</p>	<p>- ได้ประโยชน์ในด้านความมั่นคง และความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง</p>
<p>๕.๕ บทบัญญัติในกฎหมายนั้นอยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้โดยไม่เกิดความยุ่งยากหรือภาระหน้าที่เกินสมควรหรือไม่</p>	<p>- อยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้ ไม่ยุ่งยากหรือก่อให้เกิดภาระเกินสมควร</p>
<p>๕.๖ เมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน และการที่ประชาชนต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับแล้วคุ้มค่าหรือไม่</p>	<p>- คุ้มค่าเมื่อเทียบกับประโยชน์ด้านความมั่นคงที่จะได้รับ</p>

บทตรวจสอบ	คำตอบ
<p>๖. ความพร้อมของรัฐ</p> <p>๖.๑ รัฐมีความพร้อมในด้านกำลังคน กำลังเงิน ความรู้ หรือไม่</p> <p>๖.๒ มีวิธีการอย่างไรที่จะทำให้ผู้ที่ต้อง ถูกกฎหมายบังคับมีความเข้าใจ มีความพร้อมและปฏิบัติตามกฎหมาย อย่างยินยอมพร้อมใจ</p>	<p>- รัฐมีความพร้อม เพราะใช้ส่วนราชการเดิมที่มีอยู่ ปรับปรุงใหม่ให้ประสานกับภารกิจ ที่จะบังคับการ ให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>- ไม่ต้องจัดให้มีการชี้แจงถึงความจำเป็นของรัฐ ในการตรากฎหมายฉบับนี้ขึ้นใช้บังคับแก่ประชาชน เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้สอดคล้องกับการปฏิบัติ ในปัจจุบันอยู่แล้ว</p>
<p>๗. หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>๗.๑ มีหน่วยงานอื่นใดที่ปฏิบัติภารกิจ ซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกันหรือไม่ ถ้า มี สมควรยุบหน่วยงานนั้นหรือควร ปรับเปลี่ยนอย่างไรหรือไม่</p>	<p>- ไม่มีหน่วยงานอื่นที่มีภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียง กัน โดยจะสอดคล้องประสานกันตามแผนป้องกันภัย ทางอากาศที่กองบัญชาการกองทัพไทย กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงกลาโหม</p>
<p>๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ</p> <p>๘.๑ ในการกำหนดวิธีการทำงานได้ กำหนดให้สอดคล้องกับหลักการ บริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีหรือไม่</p> <p>๘.๒ มีระบบการตรวจสอบและคาน อำนาจ และกระบวนการที่ทำให้เกิด ความรวดเร็ว ไม่ซ้ำซ้อน และมีประสิทธิภาพอย่างไร</p>	<p>- สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยจัดทำภารกิจเพื่อให้เกิดประโยชน์สุขของ ประชาชน ความสงบและความปลอดภัยของสังคม ส่วนรวม และยังได้กำหนดวิธีการทำงานในการ ปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อ สถานการณ์การก่อการร้ายในปัจจุบัน</p> <p>- มีระบบตรวจสอบโดยให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรี ว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามกฎหมายนี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง หรือหน่วยงานของรัฐ</p>

บทตรวจสอบ	คำตอบ
<p>๙. อำนาจในการตราอนุบัญญัติ</p> <p>๙.๑ ได้กำหนดกรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติเป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือเพิ่มภาระแก่บุคคลเกินสมควรไว้เพียงใด หรือไม่</p> <p>๑๐. การรับฟังความคิดเห็น</p> <p>๑๐.๑ ในการยกร่างกฎหมายได้เปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายแสดงความคิดเห็นแล้วหรือไม่</p> <p>๑๐.๒ ข้อคัดค้านของผู้ที่เกี่ยวข้องมีประการใด</p>	<p>- ได้กำหนดกรอบหรือมาตรการป้องกันให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศที่ได้ผ่านการรับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ก่อน</p> <p>- ในการดำเนินการยกร่าง พ.ร.บ.ฯ ได้ผ่านการพิจารณาเสนอความเห็นจาก “คณะกรรมการพัฒนากฎหมายของกองทัพอากาศ และตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด และได้สอบถามแนวทางการปฏิบัติจาก ส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการใช้ห้วงอากาศ FOCUS GROUP ในฐานะหน่วยงานผู้ปฏิบัติและผู้เกี่ยวข้องแล้ว</p> <p>- ไม่มีข้อคัดค้านในหลักการและเนื้อหาสาระ แต่มีข้อเสนอแนะบางประการ</p>

ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับระบบการป้องกันภัยทางอากาศ

๑. ประวัติและวิวัฒนาการการป้องกันทางอากาศ

กำเนิดของระบบการควบคุมอากาศยานและการแจ้งเตือนภัย

ระบบการควบคุมอากาศยานและการแจ้งเตือนภัยนั้น มีการค้นพบว่าอากาศยานในอากาศสามารถสะท้อนคลื่นวิทยุตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๓ แต่ความรู้ดังกล่าวได้นำมาใช้ประโยชน์ทางทหารอย่างแท้จริงและก่อให้เกิดประโยชน์เป็นอย่างมากในสงครามโลกครั้งที่สอง กล่าวคือ ตอนต้น พ.ศ. ๒๔๘๔ ในเหตุการณ์ที่กองทัพอากาศเยอรมันได้ระดมทิ้งระเบิดนครลอนดอน และเมืองใหญ่ ๆ ของอังกฤษอย่างหนักและต่อเนื่อง หน่วยบินขับไล่ของอังกฤษซึ่งใช้เครื่องบินขับไล่แบบสปีดไฟร์ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันทางอากาศให้กับเกาะอังกฤษอย่างหนัก เพื่อให้สามารถทำลายข้าศึกได้ก่อนที่ข้าศึกจะเดินทางเข้าถึงเป้าหมายซึ่งจำเป็นต้องมีเครื่องบินขับไล่จำนวนหนึ่งบินเตรียมพร้อมอยู่ในอากาศเพื่อคุ้มครองบริเวณเป้าหมายที่สำคัญ และบินรักษาเขตตามแนวชายฝั่งทะเลตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง การปฏิบัติการทำงานนี้มีความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสูงมากและมีปัญหาการซ่อมบำรุงนักบินต้องปฏิบัติงานอย่างหนักและตรากตรำ ทำให้อัตราการสูญเสียเครื่องบินขับไล่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อังกฤษได้ค้นคว้าและพัฒนาอุปกรณ์ค้นหาอากาศยานขึ้นจนได้รับความสำเร็จและเรียกชื่ออุปกรณ์นี้ว่า Radar ย่อมาจาก Radio Detection And Ranging แล้วได้นำอุปกรณ์ชนิดนี้ติดตั้งไว้ตลอดแนวชายฝั่งเพื่อเฝ้าตรวจการบินเข้ามาของเครื่องบินทิ้งระเบิดข้าศึก ระบบการเฝ้าตรวจทางอากาศนี้อำนวยให้เครื่องบินขับไล่ของฝ่ายเราสามารถเตรียมพร้อมอยู่ที่พื้น คอยรับคำสั่งวิ่งขึ้นสกัดกันเมื่อตรวจพบอากาศยานของฝ่ายข้าศึก ทำให้ลดความสูญเสียและความสิ้นเปลืองลงไปได้มาก นักบินมีเวลาได้พักผ่อนมีข้อมูลในการบินเข้าสกัดกันทำให้ขวัญและกำลังใจดีขึ้น

ที่มา: สรุปจากโรงเรียนนายทหารผู้บังคับหมวด กองการศึกษา กรมยุทธศึกษาทหารอากาศกองบัญชาการ การฝึกทหารอากาศ (ร.ร.น.ม.ก.ศ.ยศ.ทอ.บ.ศอ.). เอกสารประกอบการบรรยายวิชาการระบบการป้องกันทางอากาศ. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.officerstaffmilitarybook/group๒/%E0%B8%A๗% E0%B8%B๔%E0%B๘%๘ A%E0%B๘%B๒%๒ 0%E0%B๘%A๓%E0%B๘%B0%E0%B๘%๘ A%E0%B๘%๘ A%E0%B๘%B๘%E0%B๘%๘ %E0%B๘%AD%E0%B๘%๘ ๗%E0%B๘%๘๑%E0%B๘%B๑%E0%B๘%๘๙%E0%B๘%๘๗%E0%B๘%B๒%E0%B๘%๘๗%E0%B๘%AD%E0%B๘%B๒%E0%B๘%๘๑%E0%B๘%B๒%E0%B๘%A๘.pdf> ในรูปแบบhtml (วันที่ค้นข้อมูล: ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)

ประวัติและวิวัฒนาการการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย

เมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๕๐๔ องค์การสนธิสัญญาป้องกันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สปอ) (SEATO = Southeast Asia Treaty Organization) ได้ทำการฝึกใช้กำลังทางอากาศร่วม "แอร์บูล" ในพื้นที่ประเทศไทย ในโอกาสนั้นสหรัฐอเมริกาได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมทางอากาศขึ้นเป็นการชั่วคราว และได้นำเรดาร์ขนาดเล็กเข้ามาติดตั้งเพื่อร่วมปฏิบัติจำนวน ๑ ชุด และได้ถอนกลับเมื่อการฝึกได้เสร็จสิ้นลง ต่อมาในปีเดียวกันประเทศไทยและสหรัฐอเมริกาได้เล็งเห็นความจำเป็นที่ควรจะมีระบบป้องกันทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และด้วยความร่วมมือของสหรัฐอเมริกา สถานีเรดาร์แห่งแรกในระบบป้องกันทางอากาศของประเทศไทยได้จัดตั้งขึ้นที่บริเวณระหว่างทางวิ่งของสนามบินดอนเมืองและอยู่ภายใต้การดำเนินงานของ ทอ.สหรัฐ ฯ ขณะเดียวกันกองบินยุทธการได้จัดตั้งกองป้องกันทางอากาศขึ้นโดยมีศูนย์ควบคุมทางอากาศเป็นศูนย์ปฏิบัติการร่วมกับสถานีเรดาร์แห่งนี้ พื้นที่ปฏิบัติการของสถานีเรดาร์แห่งนี้ยังคงอยู่ในขอบเขตจำกัดตามรัศมีปฏิบัติการของเรดาร์ คือ ๒๐๐ ไมล์ทะเลจากดอนเมือง เจ้าหน้าที่ทั้งหมดที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นเจ้าหน้าที่ที่เคยผ่านการฝึกร่วมกับ ทอ.สหรัฐ ฯ ในการฝึก สปอ. ครั้งที่แล้ว

กองทัพอากาศได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการป้องกันทางอากาศประกอบกับสถานการณ์รอบประเทศในขณะนั้นไม่เป็นที่ไว้วางใจ สถานีเรดาร์ที่มีอยู่เพียงแห่งเดียวรัศมีปฏิบัติการไม่สามารถครอบคลุม พื้นที่ป้องกันทางอากาศของประเทศไทยได้ทั้งหมด กองทัพอากาศจึงได้ขอความช่วยเหลือจากสหรัฐ ฯ และติดตั้งสถานีเรดาร์เพิ่มขึ้นตามลำดับ ดังนี้

การจัดตั้งสถานีเรดาร์ในระบบป้องกันทางอากาศของกองทัพอากาศไทย

ปี พ.ศ. ๒๕๐๔ ได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา ติดตั้งสถานีเรดาร์แห่งแรกของ ทอ.ไทย บริเวณกึ่งกลางระหว่างทางวิ่งของสนามบินดอนเมือง และยุบสถานีเรดาร์แห่งนี้ในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ และตั้งศูนย์ควบคุมทางอากาศขึ้นที่ตึก บก.บย. (ชั้น ๓ ของอาคาร คปอ.บยอ. ในปัจจุบัน) จากนั้นได้มีการตั้งสถานีเรดาร์ที่ขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ในพื้นที่สนามบินของจังหวัดสำคัญเรื่อยมา ไม่ว่าจะเป็นสนามบินจังหวัดนครราชสีมา สนามบินจังหวัดอุดรธานี สนามบินจังหวัดพิษณุโลก สนามบินจังหวัดอุบลราชธานี สนามบินจังหวัดมุกดาหาร สนามบินจังหวัดนครพนม สนามบินจังหวัดสกลนคร สนามบินจังหวัดบุรีรัมย์ สนามบินจังหวัดเชียงใหม่ สนามบินอำเภอหาดใหญ่ จ.สงขลา จนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ได้ยุบกองบินยุทธการ และได้ก่อตั้งกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ (คปอ.) ขึ้น หลังจากนั้นก็มี การจัดตั้งสถานีรายงานบ้านแพ จังหวัดระยอง จัดตั้งสถานีรายงานเคลื่อนที่ที่โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี และได้ยุบไปในปี พ.ศ. ๒๕๒๗ ต่อมาได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมและรายงานสมุย แต่การปฏิบัติงานอยู่ในระดับสถานีรายงาน เพราะอุปกรณ์เรดาร์เป็นแบบ ๒ มิติ และไม่มีหน่วยบินขับไล่สกัดกั้นอยู่ในความรับผิดชอบ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ เป็นต้นมา ทอ. ได้เปลี่ยนเรดาร์เป็นแบบ ๓ มิติ

การจัดตั้งสถานีเรดาร์ มีวัตถุประสงค์หลักไว้สำหรับการป้องกันทางอากาศ การพิจารณาจัดตั้งสถานีเรดาร์ที่ผ่านมาในอดีตย่อมขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ที่ต้องการต่อภารกิจหลัก ในขณะนั้นตลอดจนกระทั่งสถานการณ์ที่กระทบต่อการรักษาความปลอดภัยต่อสถานีเรดาร์ด้วย แต่เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปประกอบกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การพิจารณาวิเคราะห์ ที่ตั้งสถานีเรดาร์ ทั้งที่ตั้งสถานีเรดาร์หลักและที่ตั้งสถานีเรดาร์สำหรับอุดช่องว่างจึงต้องนำมา พิจารณาประกอบกับความเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอากาศยาน และระบบอาวุธซึ่งทำให้ มีการพัฒนาด้านยุทธวิธี ตลอดจนเรดาร์ที่ใช้ในระบบป้องกันทางอากาศต้องสามารถให้ข้อมูล ครบถ้วนอย่างรวดเร็ว จากการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์และเทคโนโลยีทั้งระบบเรดาร์ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม เครื่องบินรบและระบบอาวุธต่างๆ ทอ. จึงต้องมีการพัฒนาระบบป้องกัน ทางอากาศให้ทันต่อสถานการณ์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

๒. แนวความคิดในการป้องกันทางอากาศ

เอกสารประกอบการบรรยายวิชาการระบบการป้องกันทางอากาศของ รร.นม.กกศ. ได้อธิบายเกี่ยวกับแนวคิดในการป้องกันทางอากาศไว้ครอบคลุมทั้งในเรื่องความหมาย ประเภทการ ปฏิบัติการป้องกันทางอากาศ วัตถุประสงค์ในการป้องกันทางอากาศ และแนวความคิดในการ ป้องกันทางอากาศ (Air Defense Concepts) (รร.นม.กกศ.๙, ๒๕๕๒:๕-๗) ดังนี้

๒.๑ ความหมาย

การป้องกันทางอากาศ หมายถึง มาตรการที่ใช้ในการปฏิบัติการทั้งปวงที่จำเป็น เพื่อขจัดหรือลดประสิทธิภาพในการปฏิบัติการโจมตีทางอากาศของข้าศึก ทั้งนี้ภายหลังที่อากาศยานหรืออาวุธนำวิถีของข้าศึกได้ขึ้นสู่อากาศแล้ว

๒.๒ ประเภทการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศ

๒.๒.๑ การป้องกันทางอากาศเชิงรับ (Passive Air Defense)

คือการปฏิบัติการใดๆ เพื่อลดประสิทธิภาพการโจมตีทางอากาศของข้าศึกให้น้อยลง มีการปฏิบัติการหลายอย่างซึ่งจะต้องกระทำก่อนที่ข้าศึกจะโจมตี ระหว่างข้าศึกโจมตี และหลังข้าศึก โจมตีแล้ว ซึ่งหน่วยงานของทหารและพลเรือนมีส่วนร่วมที่สำคัญในการปฏิบัติ ส่วนการป้องกันทาง อากาศระดับประเทศรัฐบาลจะต้องจัดให้มีการวางแผนฝึกซ้อมและตรวจสอบการปฏิบัติร่วมกัน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เช่น

- เตรียมและแจกจ่ายเอกสารตลอดจนการอบรมให้ประชาชนได้ทราบเกี่ยวกับ ความรู้และแนวทางการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน
- จัดให้มีบริภัณฑ์ที่จำเป็น เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หน้ากากป้องกันไอพิษ และอุปกรณ์สำหรับการสื่อสารในกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ

- จัดให้มีเครื่องสัญญาณแจ้งเตือนภัยทางอากาศ และมีการฝึกซ้อมการปฏิบัติเมื่อมีภัย ทางอากาศ การกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการจำกัดแสงไฟ การพราง การกระจายเสียง และการทำงานของบริษัทช่วยการเดินอากาศ เพื่อมิให้ข้าศึกใช้ประโยชน์ในการค้นหา และการเดินอากาศสู่เป้าหมาย การป้องกันทางอากาศเชิงรับส่วนใหญ่เป็นการปฏิบัติด้านพลเรือน

๒.๒.๒ การป้องกันทางอากาศเชิงรุก (Active Air Defense) คือการปฏิบัติการใด ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้กำลังเข้าต่อต้านกำลังทางอากาศของฝ่ายข้าศึกที่เข้าโจมตีทางอากาศ ซึ่งได้แก่ เครื่องบินและอาวุธปล่อยการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศเชิงรุก เป็นการปฏิบัติการทางทหาร

๒.๓ วัตถุประสงค์ในการป้องกันทางอากาศ

๒.๓.๑ เพื่อป้องปรามหรือยับยั้งการรุกรานของข้าศึก (Deterrence) การมีระบบป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ เป็นการบังคับให้ข้าศึกต้องปรับปรุงสมรรถภาพและปริมาณกำลังทางอากาศที่จะใช้สำหรับการรุกราน ข้าศึกต้องคำนึงถึงการสูญเสียอย่างมากมายในการที่จะฝ่าแนวป้องกันเข้ามายังที่หมาย ความสิ้นเปลืองในการเพิ่มเติมกำลังสำหรับคุ้มกันหน่วยที่ใช้ในการโจมตีนอกจากนี้ ข้าศึกยังจะต้องเตรียมกำลังสำรองไว้ทดแทนอัตราสูญเสียอันเกิดจากการตอบโต้ไว้เป็นจำนวนมาก จากเหตุผลดังกล่าวย่อมจะเป็นผลต่อเนื้อให้ข้าศึก ต้องเผชิญกับปัญหาการส่งกำลังบำรุงและการซ่อมบำรุง ดังนั้นการที่มีระบบป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ ย่อมเป็นการบังคับให้ข้าศึกยืดเวลาที่จะรุกรานออกไปหรือเลิกล้มความตั้งใจที่จะรุกราน

๒.๓.๒ ให้ความปลอดภัยแก่หน่วยกำลังสำหรับทำการรุกของฝ่ายเรา (Security of offensive Force) ระบบการป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ ช่วยให้ส่วนกำลังรุกของฝ่ายเรา ทั้งกำลังทางอากาศทางพื้นดินและทางเรือไม่มีจุดอ่อนหรือล่อแหลมต่อการถูกทำลาย โดยการโจมตีทางอากาศอย่างจู่โจมของข้าศึก อีกทั้งยอมให้โอกาสแก่กำลังทางอากาศฝ่ายเราได้มีเวลาเพียงพอที่จะขึ้นสู่อากาศเพื่อทำลายกำลังของข้าศึกที่จะเข้ามารุกราน

๒.๓.๓ เพื่อทำลายกำลังทางอากาศที่เข้ามารุกราน (Destruction Of Enemy Force) การป้องกันที่ดีที่สุด คือ การทำลายกำลังทางอากาศของข้าศึกตั้งแต่อยู่บนพื้นดิน แต่เมื่อพิจารณาถึงระบบการป้องกันภัยของข้าศึกซึ่งต้องมีเช่นเดียวกัน ข้าศึกย่อมจะมีมาตรการต่าง ๆ ในการที่จะจำกัดผลการโจมตีของฝ่ายเรา แล้วส่งกำลังทางอากาศทำการโจมตีตอบโต้ในเวลาเดียวกัน หรือข้าศึกเป็นฝ่ายเริ่มต้นทำการรุกรานก่อนด้วยการจู่โจม ดังนั้นจึงต้องมีกำลังทางอากาศเตรียมไว้ส่วนหนึ่งสำหรับทำหน้าที่ป้องกันทางอากาศโดยเฉพาะเพื่อป้องกันมิให้กำลังทางอากาศของข้าศึกล่วงล้ำเข้ามาโจมตีที่หมายในดินแดนของฝ่ายเรา

๒.๓.๔ เพื่อดำรงไว้ซึ่งความอยู่รอดของประเทศชาติ (National Survival) ระบบการป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ทำให้รอดพ้นจากการถูกโจมตีทางอากาศ ย่อมรักษาไว้ซึ่งขวัญของประชาชน จำนวนประชากร แหล่งทรัพยากร และความสามารถในการผลิต ทางอุตสาหกรรมซึ่งเป็นองค์ประกอบของพลังอำนาจแห่งชาติ ทำให้มีศักยภาพในการทำสงครามสูง ย่อมนำมาซึ่งชัยชนะในขั้นสุดท้าย

๒.๔ ระบบป้องกันทางอากาศ

ระบบป้องกันทางอากาศ ประกอบด้วย หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน หน่วยบินขับไล่สกัดกัน หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน ซึ่งจะประสานการปฏิบัติกันอย่างใกล้ชิด มีข่ายการติดต่อสื่อสารหลัก (Command Line , Data Link) และระบบวิทยุพื้นดิน/อากาศ ใช้ในภารกิจการเฝ้าตรวจทางอากาศ การควบคุมอากาศยานในการสกัดกัน การสั่งการ และการประสานการปฏิบัติกับหน่วยในระบบควบคุมการปฏิบัติทางอากาศยุทธวิธี ตลอดจน การควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานทั้งปวงในพื้นที่การพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นที่ไปตามพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ซึ่งตราไว้เพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ และความมั่นคงของชาติ โดยมีศูนย์ยุทธการทางอากาศทำหน้าที่อำนวยความสะดวก สั่งการ ควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติของหน่วยในระบบป้องกันทางอากาศ ให้เป็นที่ไปด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพเพื่อให้บรรลุพันธกิจในการป้องกันทางอากาศ คือ การค้นหา การพิสูจน์ฝ่าย การสกัดกันและการทำลาย

หน่วยหลักในระบบป้องกันทางอากาศ ประกอบด้วย

๒.๔.๑ หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน (Aircraft Control & Warning Unit : AC&W) หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนมีหน้าที่ในการค้นหาเป้าหมาย การพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานที่ตรวจพบ การกระจายข่าวสารการตรวจพบให้หน่วยที่เกี่ยวข้อง ในการป้องกันทางอากาศให้ทั้งฝ่ายทหารและพลเรือน อำนวยการและควบคุมอากาศยาน หรืออาวุธ สกัดกันในการบินพิสูจน์ฝ่าย หรือทำลายอากาศยานฝ่ายข้าศึก หน่วยควบคุมอากาศยาน และแจ้งเตือน มีหน้าที่หลักในการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศที่สำคัญ ๕ ประการ

๑) เฝ้าตรวจและรักษาไว้ซึ่งการเฝ้าตรวจทางอากาศต่ออากาศยานทั้งหมดที่บิน อยู่ภายในเขตรับผิดชอบหน่วย AC&W แต่ละหน่วยมีหน้าที่รับผิดชอบในการเฝ้าตรวจทางอากาศ ในพื้นที่แต่ละพื้นที่หรือในพื้นที่รับผิดชอบทั้งหมดเพื่อให้มีเวลาในการแจ้งเตือนเกี่ยวกับการเข้ามา ของ บ. ข้าศึกอย่างเพียงพอ

๒) พิสูจน์ฝ่าย อ.ที่ตรวจพบว่าเป็นฝ่ายเดียวกันหรือฝ่ายข้าศึกโดยการ เปรียบเทียบกับแผนการบิน

๓) ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศของ อ.ฝ่ายเดียวกันทั้งหมดที่ปฏิบัติการอยู่ ภายในพื้นที่รับผิดชอบนอกเหนือไปจาก บ.ขับไล่สกัดกัน

๔) ให้การแจ้งเตือนการถูกโจมตีทางอากาศแก่หน่วยทหารและพลเรือน เนื่องจากหน่วย AC&W เป็นหน่วยแจ้งเตือนเริ่มแรกที่สุด ดังนั้นจึงต้องทำหน้าที่ในการส่งข่าว การแจ้งเตือนทางอากาศไปให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบโดยทันที

๕) แสดงสถานภาพทางยุทธการเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศ ณ ศูนย์ ยุทธการทางอากาศ และหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนด้วยความถูกต้องแน่นอน

และทันเวลาตามข่าวที่ส่งมาจากสถานีเรดาร์ต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ผู้บังคับบัญชาสำหรับตัดสินใจในการสั่งใช้กำลังทางอากาศ

องค์ประกอบของระบบควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ประกอบด้วย

๑) ศูนย์ยุทธการทางอากาศ : ศยอ.๔ (Air Operation Center-AOC) เป็นศูนย์กลางอำนวยการในการป้องกันทางอากาศมีหน้าที่ควบคุมทางยุทธการต่อหน่วยต่าง ๆ ในการป้องกันทางอากาศ ทั้งหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนรองลงไป หน่วยบินขับไล่ สกัดกัน และหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน กำหนดขั้นการพร้อมรบการป้องกันทางอากาศและการแจ้งเตือนทางอากาศให้กับหน่วยกำลังหรือองค์การที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายทหารและพลเรือน

๒) ศูนย์ยุทธการทางอากาศ รับข้อมูลทางยุทธการเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศจากศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมและรายงาน และสถานีรายงาน

๓) ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ : ศคปอ. (Sector Operation Center: SOC) มีหน้าที่วิเคราะห์ข่าวและติดตามสถานการณ์ทางอากาศ ปฏิบัติการเฝ้าตรวจทางอากาศ การพิสูจน์ฝ่าย สั่งการและควบคุมการบินสกัดกัน ในภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ประสานการปฏิบัติกับหน่วยเกี่ยวข้องในระบบป้องกันทางอากาศทั้งหมด สนับสนุนการปฏิบัติทางอากาศด้วยการควบคุมและอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศทั้งในภารกิจการปฏิบัติทางอากาศยุทธวิธี และมีใช้การปฏิบัติทางอากาศยุทธวิธี มีผู้บังคับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศเป็นผู้รับผิดชอบ

๔) ศูนย์ควบคุมและรายงาน : ศคร. (Control And Reporting Center - CRC) อยู่ในความควบคุมทางยุทธการของศูนย์ยุทธการทางอากาศมีหน้าที่ในการเฝ้าตรวจทางอากาศ รับข้อมูลทางยุทธวิธีเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศจากสถานีควบคุมและรายงาน และสถานีรายงานในพื้นที่รับผิดชอบทำการพิจารณาฝ่ายอากาศยานที่ค้นพบ และรายงานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันทางอากาศทั้งปวงมายังศูนย์ยุทธการทางอากาศ กระจายข่าวสารการแจ้งเตือนทางอากาศให้หน่วยที่เกี่ยวข้องสั่งการสกัดกันต่อเป้าหมายตามที่ได้รับมอบอำนาจการสั่งการจากศูนย์ยุทธการทางอากาศ และควบคุมการบินสกัดกันจนสำเร็จภารกิจ

หน้าที่ของฝ่ายปฏิบัติการยุทธการของศูนย์ควบคุมและรายงาน แบ่งหน้าที่ออกเป็น ๓ ส่วน คือ

๑) ส่วนเฝ้าตรวจทางอากาศ มีหน้าที่ในการค้นหาเป้าหมายในพื้นที่รับผิดชอบ รับข้อมูลการเฝ้าตรวจทางอากาศจากสถานีควบคุมและรายงาน สถานีรายงานที่อยู่ในความรับผิดชอบแล้วรายงานข้อมูลการตรวจทางอากาศทั้งหมดไปยังศูนย์ยุทธการทางอากาศ

๒) ส่วนพิสูจน์ฝ่าย มีหน้าที่ในการพิสูจน์ฝ่ายเป้าหมายที่ส่วนเฝ้าตรวจทางอากาศตรวจพบ รวมทั้งเป้าหมายที่สถานีควบคุมและรายงาน สถานีรายงานที่อยู่ในความรับผิดชอบตรวจพบด้วย

๓) ส่วนควบคุมอากาศยาน มีหน้าที่ในการควบคุมการบินสกัดกัน โดยนำอากาศยานสกัดกันไปยังเป้าหมาย ช่วยเหลือการเดินทางอากาศ โดยการติดตามการบินของอากาศยาน

ฝ่ายเราตามที่ได้รับภารกิจ และการนำกลับการประสานการปฏิบัติกับหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน

๒.๔.๒ หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น (Fighter Interceptor Unit)

หน่วยบินขับไล่สกัดกั้นเป็นการจัดหน่วยบินจากฝูงบินขับไล่สกัดกั้น การควบคุมทางยุทธการของศูนย์ยุทธการทางอากาศ ปกติ บ.ขับไล่สกัดกั้นต้องสามารถปฏิบัติการได้ทุกกาลอากาศ ดิตอาวุธปืนกลอากาศ ปืนใหญ่อากาศ และอาวุธปล่อยนำวิถีอากาศสู่อากาศยานกระจายกำลังอยู่ตามสนามบินต่างๆ ที่เหมาะสมตามแผนยุทธการ มี บ. สกัดกั้นจำนวนหนึ่งเตรียมพร้อมที่จะขึ้นสู่อากาศตามคำสั่งวิ่งขึ้นเร่งด่วนเพื่อสกัดกั้น บ.เข้าศึก ในบางสถานการณ์อาจจำเป็นต้องมี บ. สกัดกั้นอีกจำนวนหนึ่งเตรียมพร้อมอยู่ในอากาศโดยทำการบินรักษาเขต (CAP) เพื่อทำการสกัดกั้นต่อเป้าหมายได้ทันทีเมื่อได้รับคำสั่ง บ.ที่อยู่ในอากาศเพื่อปฏิบัติภารกิจสกัดกั้นอยู่ในความควบคุมโดยตรงของหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ซึ่งรับผิดชอบในพื้นที่นั้นหน่วยบินขับไล่สกัดกั้น เป็นกำลังส่วนหนึ่งของกองทัพอากาศ รับผิดชอบในการป้องกันทางอากาศเป็นบริเวณ (Area Defense)

๒.๔.๓ หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน (Anti Aircraft Artillery)

อาวุธต่อสู้อากาศยาน หมายถึง ปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยานและอาวุธปล่อยนำวิถีพื้นสู่อากาศที่ประจำการอยู่กับหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานของสามเหล่าทัพหรือหน่วยภาคพื้น หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานรับผิดชอบป้องกันเป็นจุด หรือเฉพาะตำบล (Point Defense) ในกรณีที่ข้าศึกสามารถทะลุทะลวงผ่านแนวป้องกันของ บ.สกัดกั้นเข้ามาได้ การปฏิบัติของหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานจะต้องมีการประสานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ทั้งนี้เพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติและขจัดความเสียหายอันเนื่องมาจากความสับสนหรือเข้าใจผิด อาจทำให้ยิงอากาศยานฝ่ายเดียวกันได้

๒.๕ การแจ้งเตือนทางอากาศ (Air Defense Warning)

กองทัพอากาศมีหน้าที่ในการประสานโดยตรงกับหน่วยที่เกี่ยวข้องในการป้องกันทางอากาศทั้งฝ่ายทหารและพลเรือน เพื่อให้การปฏิบัติการเกี่ยวกับการเตรียมพร้อมในการป้องกันทางอากาศเป็นไปตามขั้นตอนและเป็นแนวทางเดียวกัน การประกาศหรือกำหนดขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศเป็นความรับผิดชอบของ ผอ.ศยอ.ศปก.ทอ., น.ควบคุมอาวุธ ศยอ.๔, น.อำนวยการอาวุธ ศคปอ./ศคร. แล้วแต่กรณี การประกาศหรือการกำหนดขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศสามารถกำหนดเป็นขั้นเดียวกันทั้งระบบหรืออาจกำหนดเฉพาะเขตหรือพื้นที่ก็ได้ เช่น เมื่อ สร.ภข. ถูกโจมตี น.อำนวยการอาวุธ ที่ สร.อด. จะประกาศหรือกำหนดขั้นการแจ้งเตือนภัยเป็น"สีแดง" พร้อมกับแจ้งให้ ศยอ.๔ ซึ่งเป็นหน่วยที่รับผิดชอบสูงสุดในการป้องกันทางอากาศทราบ และ ศยอ.๔, ก็จะมีสภาพการแจ้งเตือนทางอากาศ "เป็นสีแดง" เช่นเดียวกับ สร.อด. ส่วน ศคร.หรือ สร. อื่นๆ ที่ไม่มี

เหตุการณ์ก็ยังคงเป็นขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ "สีขาว" เป็นต้น เมื่อได้ตัดสินใจประกาศหรือกำหนดขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ แล้วให้รีบแจ้งไปยังหน่วยเกี่ยวข้องกับการป้องกันภัยทางอากาศทั้งทหารและพลเรือนทราบโดยเร็วที่สุด โดยใช้ข่ายการติดต่อสื่อสารที่มีอยู่และไม่ต้องกำหนดชั้นความลับในการส่งข่าว

๒.๕.๑ ขั้นตอนการแจ้งเตือนทางอากาศ แบ่งออกเป็น ๓ ชั้น คือ

๑) Air Defense Warning "WHITE" แสดงว่าสถานการณ์ทางอากาศปกติหรือเป็นการประกาศที่แสดงว่า การโจมตีโดย บ. หรืออาวุธนำวิถีจากฝ่ายข้าศึกได้ยุติลงแล้วหรือทุกสิ่งทุกอย่างปลอดภัยแล้ว ในขั้นนี้จะประกาศหลังจากที่ได้ให้การแจ้งเตือนขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ "Yellow หรือ Red" อย่างใดอย่างหนึ่ง การประกาศในขั้นนี้ยังไม่เลิกการเตรียมพร้อมที่เกี่ยวกับกำลังพลและอาวุธตามที่ได้กำหนดไว้

๒) Air Defense Warning "YELLOW" เป็นการประกาศแจ้งเตือนทางอากาศที่แสดงว่าอาจจะถูกโจมตีทางอากาศได้ เพราะข่าวที่ได้รับมาแสดงว่าอาจจะ มี บ.ข้าศึกอยู่เหนือประเทศไทยหรืออยู่ในเส้นทางที่มุ่งเข้าประเทศไทย

๓) Air Defense Warning "RED" เป็นการประกาศการแจ้งเตือนทางอากาศที่แสดงว่าการถูกโจมตีทางอากาศกำลังจวนเจ็ดเต็มที่แล้ว เพราะได้มีการพิสูจน์ฝ่ายแล้วว่า มี บ.ข้าศึกอยู่ในเขตป้องกันทางอากาศ หรือภายในบริเวณใกล้เคียงที่มีทิศทางมุ่งเข้าสู่เขตป้องกันทางอากาศที่รับผิดชอบ

๒.๕.๒ การแจ้งเตือนทางอากาศสมมติ (Simulated Air Defense Warning)

เป็นการแจ้งเตือนทางอากาศ ที่ใช้สำหรับการฝึกเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศ เพื่อฝึกเจ้าหน้าที่ในระบบทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และใช้คำต่อไปนี้แสดงแทนการเตรียมพร้อมในชั้นต่าง ๆ ดังนี้ คือ

Snow Man แทน Air Defense Warning "WHITE"

Lemon Juice แทน Air Defense Warning "YELLOW"

Apple Jack แทน Air Defense Warning "RED"

๒.๖ พันธกิจการป้องกันทางอากาศ

พันธกิจในการป้องกันทางอากาศแบ่งออกเป็น ๔ ชั้นตามลำดับดังนี้

๒.๖.๑ พันธกิจการค้นหา (Detection)

หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนได้รับมอบพื้นที่ในการเฝ้าตรวจทางอากาศ ซึ่งจะรับผิดชอบตลอดทั้งพื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง โดยการใช้อุปกรณ์เรดาร์ที่มีอยู่เพื่อให้ได้ข้อมูลของเป้าหมายที่ตรวจพบในอากาศ เช่น จำนวน ความเร็ว ความสูง ทิศทางบิน ตำแหน่ง เป้าหมาย แล้วรายงานข่าวสารดังกล่าวตามลำดับถึงศูนย์ยุทธการทางอากาศโดยเร็วที่สุดด้วยเครื่องมือสื่อสารและข่ายการติดต่อสื่อสารที่จัดไว้เพื่อการนี้โดยเฉพาะจนกว่า

เป้าหมายนั้นจะออกไปนอกพื้นที่รับผิดชอบและมอบการติดตามให้หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนข้างเคียงรับช่วงการปฏิบัติไปเรียบร้อยแล้ว ผลการค้นหาขึ้นอยู่กับความชำนาญของเจ้าหน้าที่ประสิทธิภาพของอุปกรณ์เรดาร์ ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือสื่อสาร ชีตความสามารถในการต่อต้านการตอบโต้ทางอิเล็กทรอนิกส์ สภาพการวางข่ายเรดาร์ สภาพภูมิประเทศ ลักษณะทางอุตุนิยมวิทยา และมาตรการในการปฏิบัติทดแทนซึ่งกันและกันระหว่างหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนที่อยู่ใกล้กัน

พันธกิจการค้นหาเป็นพันธกิจขั้นสำคัญที่สุดของการป้องกันทางอากาศ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการปฏิบัติการอื่น ๆ ต่อไป โดยพันธกิจการค้นหานี้เป็นการปฏิบัติของหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนทุกแห่งในระบบป้องกันทางอากาศ

๒.๖.๒ พันธกิจการพิสูจน์ฝ่าย (Identification)

การพิสูจน์ฝ่าย คือ วิธีที่ใช้ในการตัดสินว่าอากาศยานที่ตรวจพบนั้นเป็นฝ่ายเดียวกัน (Friendly) หรือฝ่ายข้าศึก (Hostile) ส่วนอากาศยานที่ไม่สามารถพิสูจน์ทราบได้แน่ชัดว่าเป็นฝ่ายเดียวกันหรือฝ่ายข้าศึกจะกำหนดว่าอากาศยานนั้นเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่าย (Unknown) ถ้าตรวจพบภายนอกเขตพิสูจน์ฝ่ายการป้องกันทางอากาศจะจัดเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่ายมีความสำคัญน้อย (Non Significant Unknown - NU) อากาศยานที่พิสูจน์ฝ่ายว่าเป็นฝ่ายข้าศึกและอากาศยานที่เป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่ายจะจัดรวมกันเป็นประเภทไม่ใช่ฝ่ายเดียวกัน (Non - Friendly Group)

เขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย (Thailand Air Defense Identification Zone = TADIZ) คือเขตอากาศที่กำหนดขึ้นไปจากพื้นดินหรือพื้นน้ำเหนืออาณาเขตของประเทศไทย อากาศยานที่บินผ่านเข้า - ออก หรือบินวนอยู่ในเขตนี้จะต้องมีการพิสูจน์ฝ่ายและอากาศยานจะต้องรายงานตำแหน่งที่อยู่และมีการควบคุมการบิน เพื่อความปลอดภัยของประเทศ

เส้นเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย เริ่มต้นจากจุดพิกัดภูมิศาสตร์ $10^{\circ} 00' 00''$ น ๓๓๓ เส้นเขตแดนไทย/พม่า ผ่านไปตามเส้นเขตแดนไทย/พม่า, ลาว, กัมพูชา และมาเลเซีย จนมาบรรจบจุดตั้งต้น ที่ $10^{\circ} 00' 00''$ น ๓๓๓ เส้นเขตแดนไทย/พม่า (ศึกษารายละเอียดของจุดพิกัด เพิ่มเติมได้จาก ปรป.ศยอ.ผคปอ.ศปก.ทอ.ที่ ๐๘-๐๒๗-๑๕๐๗๓๗)

เขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศล่วงหน้าของประเทศไทย (Thailand Air Defense Identification Buffer Zone = TAD-BUZ) กำหนดเป็นแนวขนานเพื่อขยายเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย (TADIZ) ออกไปอีก ๑๐๐ ไมล์ทะเล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบป้องกันทางอากาศให้สูงขึ้นและสามารถส่ง บ.สกัดกันขึ้นสกัดกันต่อเป้าหมายไม่ทราบฝ่าย (UNKNOWN) ที่บินเข้าใกล้เขตแดนไทยได้ทันทั่วทั้ง

เขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศล่วงหน้า แบ่งออกเป็น ๒ เขต ดังนี้

๑) เขตนอก (Twilight Zone - TIZ) คือ พื้นที่ที่อยู่ห่างจากเส้นเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย (TADIZ) ตั้งแต่ ๕๐ - ๑๐๐ ไมล์ทะเล

๒) เขตใน (Midnight Zone - MIZ) คือพื้นที่ที่อยู่ห่างจากเส้นเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย (TADIZ) ตั้งแต่ ๐ - ๕๐ ไมล์ทะเล

เป้าหมายที่ถูกตรวจพบนอกเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศล่วงหน้าของประเทศไทย (TAD-BUZ) ถ้าไม่สามารถทำการพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้พิสูจน์ฝ่ายเป็นเป้าหมายรอการพิสูจน์ฝ่าย (Pending-P) และถ้าเป้าหมายนั้นบินผ่านเข้ามาในเขตนอก(TIZ) ถ้ายังไม่สามารถทำการพิสูจน์ได้ ให้พิสูจน์ฝ่ายเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่ายที่มีความสำคัญน้อย (NON-Significant Unknown- NU) และถ้าเป้าหมายนั้นบินผ่านเข้ามาในเขตใน (MIZ) และยังไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้พิสูจน์ฝ่ายเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่าย (Unknown-U) พร้อมทั้งสั่งการปฏิบัติทางยุทธวิธีที่เหมาะสมต่อเป้าหมายนั้น (รปป.ศยอ.ฝคปอ.ศปก.ทอ.ที่ ๐๘-๐๒๘-๑๕๐๗๓๗)

เขตจำกัดการพิสูจน์ฝ่าย (Limited Identification Zone) กำหนดขึ้นเพื่อตัดทอนกรรมวิธีการพิสูจน์ฝ่ายอันไม่มีความจำเป็นให้ลดลง เมื่อตรวจพบอากาศยานในเขตจำกัดการพิสูจน์ฝ่ายและมีทิศทางออกจากเขตนั้นจะกำหนดให้เป็นอากาศยานฝ่ายเดียวกันโดยจุดเริ่มต้น (Friendly By Origin) แต่ต้องติดตามรายละเอียดในภายหลัง เขตจำกัดการพิสูจน์ฝ่าย คือ พื้นที่ในรัศมี ๕๐ ไมล์ทะเล โดยรอบสนามบินดอนเมืองและรัศมี ๓๐ ไมล์ทะเล โดยรอบสนามบินกองทัพอากาศในส่วนภูมิภาค

พื้นที่ห้ามบินผ่าน (Restricted Area) กำหนดขึ้นเพื่อพิสูจน์ทราบอากาศยานเป็นฝ่ายข้าศึกให้รวดเร็วขึ้นตามความจำเป็นของสถานการณ์ เพื่อให้หน่วยทหารภาคพื้นใช้อาวุธทำลายอากาศยานที่เป็นข้าศึกได้โดยเสรี โดยห้ามอากาศยานที่เป็นฝ่ายเดียวกันทำการบินเหนือบริเวณพื้นที่ในห้วงระยะเวลาและความสูงที่กำหนด เช่น ห้ามอากาศยานฝ่ายเดียวกันทำการบินเหนือบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย หรือเหนือที่ตั้งสำคัญทางทหารบางแห่ง ตั้งแต่เวลา พระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้นในระยะสูงตั้งแต่พื้นดิน ๑๐,๐๐๐ ฟุต นอกจากจะทำการบินในฉนวนอากาศ (CORRIDOR) ที่กำหนดไว้ อากาศยานที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าว จะถูกกำหนดว่าเป็นฝ่ายข้าศึกโดยอัตโนมัติและอาจถูกยิงจากหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน เป็นต้น

การพิสูจน์ทราบว่าเป็นฝ่ายเดียวกัน สามารถทำได้โดย

๑) สอบเทียบตรงกับแผนการบิน

๒) การรายงานตำแหน่งของ อ. ฝ่ายเดียวกัน

๓) จากเครื่องมือพิสูจน์ฝ่ายทางอิเล็กทรอนิกส์

๔) ทำการบินตามกำหนดเวลาและระยะสูงในพื้นที่ห้ามบินผ่าน

๕) แสดงทัศนสัญญาณ วิทยุ หรือกระสวนทิศทางบินตามที่กำหนดไว้

๖) จากการตรวจการทางภาคพื้นดิน

๗) ด้วยการบินสกัดกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่าย และนักบินยืนยันว่าเป็นฝ่ายเดียวกัน

๒.๖.๓ พันธกิจการสกัดกั้น (Interception)

การสกัดกั้นคือการดำเนินการให้ บ.สกัดกั้น หรืออาวุธสกัดกั้นไปพบเป้าหมาย ก่อนที่เป้าหมายนั้นจะเข้ามาถึงแนวปล่อยอาวุธหรือแนวปลดระเบิด เพื่อทำลายที่หมายสำคัญ ของฝ่ายเรา การนำบ.สกัดกั้นไปพบเป้าหมายกระทำโดยใช้อุปกรณ์เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร พื้นดิน/อากาศของหน่วยในระบบควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน เพื่อให้ บ.สกัดกั้นพบเป้าหมาย โดยแน่นอน ณ ตำแหน่งที่ต้องการในตำแหน่งที่ได้เปรียบทางยุทธวิธี และใช้อาวุธได้เหมาะสม ตามลักษณะของอาวุธประจำ บ. พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือในการเดินอากาศกับ บ.สกัดกั้น เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจหรือเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉิน

๒.๖.๔ พันธกิจทำลาย (Destruction)

พันธกิจทำลายคือการใช้อาวุธประจำ บ.สกัดกั้นหรืออาวุธต่อสู้อากาศยาน ทำลายอากาศยานฝ่ายข้าศึกในยามปกติอากาศยานซึ่งมีการปฏิบัติแสดงว่าเป็นฝ่ายข้าศึกคืออากาศยานที่ทำการลาดตระเวนหรือปฏิบัติทางยุทธวิธีใดๆ ภายในพระราชอาณาเขต โดยไม่ได้รับมอบ อำนาจหน้าที่ เช่น การปฏิบัติทางยุทธวิธีดังต่อไปนี้

๑) อากาศยานที่ทำการทิ้งระเบิด ปล่อยดอร์ปีโดหรืออาวุธอื่นๆ ต่อเป้าหมาย ที่พื้นดินพื้นน้ำ และเป้าหมายในอากาศ ทั้งนี้ ยกเว้นอากาศยานฝ่ายเราที่ทำการฝึกในสนามฝึก การใช้อาวุธ

๒) อากาศยานที่ทำการวางทุ่นระเบิดตามบริเวณฝั่งทะเล หรือตามเส้นทาง เข้าสู่ชายฝั่งทะเลประเทศไทย หรือในน่านน้ำประเทศไทย

๓) อากาศยานที่ไม่ปรากฏชัดว่าอยู่ในภาวะอันตราย ทำการทิ้งพลร่มหรือปล่อย เครื่องร่อนภายในราชอาณาจักร เว้นแต่การปฏิบัติดังกล่าวเป็นการฝึกหรือปฏิบัติการพิเศษ ตามที่วางไว้ล่วงหน้า

๔) อากาศยานที่ทำการยิงอากาศยานฝ่ายเราที่ทำการสกัดกั้นหรือยิง อากาศยานฝ่ายเราที่ทำการบินเฝ้าตรวจทางอากาศ

๕) อากาศยานที่เปิดห้องบรรจุระเบิดหรือปฏิบัติการใดๆ — ที่แสดงว่า จะทำการทิ้งระเบิดหรืออาวุธปล่อย

๖) อาวุธปล่อยซึ่งมิได้รับทราบมาก่อนว่าฝ่ายพันธมิตรเป็นผู้ปล่อยหรืออาวุธ ปล่อย ซึ่งแสดงว่าจะเป็นอันตรายต่อประเทศไทย

๗) อากาศยานซึ่งไม่ปรากฏเครื่องหมายหรืออากาศยานที่มีเครื่องหมาย ของประเทศกลุ่มคอมมิวนิสต์ หรืออากาศยานที่มีเครื่องหมายของประเทศที่มีใช้พันธมิตรบินล่องล้ำ เข้ามาหรือบินอยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ยอมอยู่ในความควบคุมของ บ.สกัดกั้นของฝ่ายเรา เว้นแต่อากาศยานนั้นปรากฏชัดว่าตกอยู่ในภาวะอันตราย

นอกจากนี้ อากาศยานที่ทำการบินในพื้นที่ห้ามบินผ่านซึ่งได้ประกาศห้ามทำการบินผ่านในระหว่างเวลาและห้วงความสูงกำหนด จะต้องถูกกำหนดว่าเป็นอากาศยานฝ่ายข้าศึกโดยอัตโนมัติ ส่วนอำนาจการยิงทำลายหรือบังคับให้อากาศยานไม่ทราบฝ่ายลงยังสนามบินใดนั้น รายละเอียดจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยการปฏิบัติและการใช้อาวุธในการบินสกัดกันเพื่อพิสูจน์ฝ่าย พ.ศ. ๒๕๒๓

๓. โครงการพัฒนาระบบป้องกันทางอากาศอัตโนมัติของ ทอ.

ระบบป้องกันทางอากาศของกองทัพอากาศ ก่อตั้งครั้งแรกใน พ.ศ. ๒๕๐๔ อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ไม่ทันสมัยทำให้เกิดจุดอ่อนในการเฝ้าตรวจทางอากาศและเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติภารกิจทางด้านยุทธการปัจจุบันที่มีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสูงมาก อากาศยานและระบบอาวุธมีการพัฒนาให้ทันสมัย และมีประสิทธิภาพสูงจึงทำให้ระบบการป้องกันทางอากาศของกองทัพอากาศไม่สามารถตอบสนองการปฏิบัติได้ทันเหตุการณ์ กองทัพอากาศจึงได้พิจารณาถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงและพัฒนาระบบป้องกันทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและทันสมัย สามารถตอบโต้การคุกคามทางอากาศจากฝ่ายตรงข้ามได้ตลอดเวลา โดยพัฒนาระบบป้องกันทางอากาศให้เป็นแบบอัตโนมัติครอบคลุมทั้งประเทศโดยมีการปรับปรุงและพัฒนาสองส่วน คือหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนและระบบสื่อสารโทรคมนาคม ซึ่งเมื่อรวมทั้งสองส่วนเข้าด้วยกันแล้วก็คือ การพัฒนาระบบบัญชาการและควบคุม (C³) ของทอ. เพื่อให้ผู้บังคับบัญชารับทราบข้อมูลความเคลื่อนไหวของกำลังทางอากาศได้ตลอดเวลาและสามารถตัดสินใจสั่งใช้กำลังทางอากาศได้อย่างถูกต้องและทันเวลาโดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

๓.๑ ความมุ่งหมายในการจัดตั้งระบบป้องกันทางอากาศอัตโนมัติของ ทอ.

(Royal Thai Air Defense System = RTADS) เพื่อ

๓.๑.๑ พัฒนาหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนของ ทอ. ให้ขยายขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพในการเฝ้าตรวจ ค้นหาและติดตามเป้าหมาย พิสูจน์ฝ่ายกำหนดการใช้อาวุธ ตลอดจนสั่งการและควบคุมการบินสกัดกันได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง แน่นอนและเพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของภารกิจการบินในพื้นที่รับผิดชอบ สามารถปฏิบัติการตอบโต้การคุกคามทางอากาศจากฝ่ายตรงข้ามได้ทันต่อสถานการณ์

๓.๑.๒ พัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคมของ ทอ. โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อปฏิบัติการได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย มีความเชื่อถือได้และมีระบบป้องกันทางอิเล็กทรอนิกส์

๓.๑.๓ เพิ่มสมรรถนะในการแสดงสถานภาพการเคลื่อนไหวของกำลังทางอากาศทั่วพื้นที่รับผิดชอบให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงรับทราบการปฏิบัติได้อย่างใกล้ชิด ตลอดจนสามารถบัญชาการและควบคุมใช้กำลังทางอากาศได้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

๓.๒ ระบบต่อเชื่อมแลกเปลี่ยนข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศร่วม

กำลังทางอากาศในปัจจุบันได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว เครื่องบินโจมตีและอาวุธนำวิถีระยะไกลได้รับการพัฒนาให้มีอำนาจการทำลายมากขึ้น และมีความเร็วสูงสามารถบินฝ่าแนวต้านทานของเครื่องบินขับไล่เข้าถึงแนวปล่อยอาวุธโจมตีเป้าหมายได้ง่ายขึ้น จุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทยอยู่ใกล้แนวชายแดนภายในรัศมีปฏิบัติการของเครื่องบินข้าศึก จึงไม่สามารถขยายรัศมีของการป้องกันภัยออกไปได้ เวลาในการปฏิบัติการป้องกันภัยทางอากาศมีจำกัด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องชดเชยข้อบกพร่องนี้ด้วยการรวมอำนาจการยิงของระบบอาวุธจากเครื่องบินขับไล่สกัดกัน และอาวุธต่อสู้อากาศยานภาคพื้น การที่จะรวมอำนาจการยิงให้สอดคล้องกันอย่างต่อเนื่องในทุกจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่ทำการป้องกันนี้ จะกระทำได้อย่างสมบูรณ์ขึ้นอยู่กับ การมีระบบควบคุมและแจ้งเตือนภัยอากาศยานที่สมบูรณ์ทันสมัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ การรวมการควบคุมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถใช้กำลังในการป้องกันภัยทางอากาศได้อย่างเป็นปึกแผ่นทันต่อสถานการณ์

ความมุ่งหมาย

จากโครงการพัฒนาระบบควบคุมและแจ้งเตือนการป้องกันภัยทางอากาศของ ทอ. (Royal Thai Air Defense System:RTADS) ซึ่งได้พัฒนาให้สามารถแสดงสถานภาพ การเคลื่อนไหวทางอากาศและการปฏิบัติการทางอากาศทั้งหมดโดยอัตโนมัติตามเวลาที่เกิดขึ้นจริง ทำให้กองทัพอากาศสามารถสั่งการ และควบคุมการใช้กำลังทางอากาศที่เหมาะสม ณ ตำบลที่ต้องการได้ทันที เพื่อให้อาวุธต่อสู้อากาศยานภาคพื้นของแต่ละเหล่าทัพได้มีเวลาเพียงพอ ในการเตรียมการป้องกันภัยทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดประสานการปฏิบัติกับเครื่องบินขับไล่สกัดกันที่อยู่ในความควบคุมของกองทัพอากาศ นอกจากนี้เพื่อให้สามารถส่งข้อมูล สถานการณ์ทางอากาศไปแสดงในศูนย์บัญชาการยุทธแห่งชาติตามโครงการระบบควบคุมบังคับบัญชาทางทหารของกองทัพไทย และแสดงในกองอำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนแห่งชาติ ของกระทรวงมหาดไทยได้ด้วย กองบัญชาการทหารสูงสุดจึงได้จัดตั้งโครงการต่อเชื่อมแลกเปลี่ยน ข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศ (Joint Air Defense Digital Information Network = JADDIN) โดยมีความมุ่งหมายหลัก ๓ ประการ คือ

- ๑) เพื่อพัฒนาระบบการแจ้งเตือนภัยทางอากาศ การมอบหมายความรับผิดชอบ ต่อเป้าหมายข้าศึกและการปฏิบัติการตอบโต้กระทำไ้รวดเร็วทันต่อสถานการณ์
- ๒) เพื่อพัฒนาการติดต่อประสานระหว่างหน่วยในระบบป้องกันภัยทางอากาศ ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- ๓) เพื่อให้สามารถรายงานสถานภาพของอาวุธต่อสู้อากาศยาน และผลการปฏิบัติ ได้อย่างถูกต้องแน่นอนทันเวลา

แนวความคิดในการดำเนินงาน

กองบัญชาการทหารสูงสุดได้มอบหมายให้กรมสื่อสารทหารดำเนินการจัดหาระบบ โดยจัดตั้งคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ประกอบ เพื่อรับข้อมูลสถานภาพการป้องกันภัยทางอากาศ จากคอมพิวเตอร์ของระบบ RTADS โดยส่งข้อมูลผ่านข่ายโทรคมนาคมทหารไปแสดงบนจอภาพ แสดงสถานการณ์ซึ่งติดตั้งอยู่ประจำหน่วยต่าง ๆ ตามที่กำหนด

หน่วยในระบบต่อเชื่อมแลกเปลี่ยนข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศรวมประกอบด้วย หน่วยศูนย์กลาง ๑ หน่วย และหน่วยรอบนอกอีก ๑๑ หน่วย หน่วยศูนย์กลาง (CONTROL SITE) ตั้งอยู่ในอาคาร ศยอ.๕ (AOC/SOC) หน่วยรอบนอก (REMOTE SITE) ๑๑ หน่วย ได้แก่

- ๑) กองบัญชาการทหารสูงสุด
- ๒) ศปภอ.ทร. (พระราชวังเดิม)
- ๓) ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบก (ศปภอ.ทบ.) อยู่ที่ทุ่งสีกัน
- ๔) ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๑ (ศปภอ.ทบ.๑) อยู่ที่อ.วังน้อย

จ.อยุธยา

- ๕) ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๒ (ศปภอ.ทบ.๒) อยู่ที่นครราชสีมา
- ๖) ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๓ (ศปภอ.ทบ.๓) อยู่ที่พิษณุโลก
- ๗) ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๔ (ศปภอ.ทบ.๔) อยู่ที่สุราษฎร์ธานี
- ๘) ศูนย์ยุทธการต่อสู้อากาศยาน ดอนเมือง (ศยตอ.ตม.) กรมทหารต่อสู้อากาศยาน
- ๙) ศูนย์ยุทธการต่อสู้อากาศยาน กองบิน ๑ (ศยตอ.กองบิน ๑)
- ๑๐) ศูนย์ยุทธการต่อสู้อากาศยาน กองบิน ๔ (ศยตอ.กองบิน ๔)
- ๑๑) ศูนย์ยุทธการต่อสู้อากาศยาน กองบิน ๗ (ศยตอ.กองบิน ๗)

ขีดความสามารถของระบบ JADDIN

๑) แสดงภาพสถานการณ์การป้องกันภัยทางอากาศให้แก่หน่วยในระบบป้องกันภัยทางอากาศ

๒) แสดงสถานภาพระบบอาวุธต่อสู้อากาศยานและอุปกรณ์สนับสนุนอื่น ๆ

๓) รับ - ส่ง สถานภาพการเตรียมพร้อมการป้องกันภัยทางอากาศ ให้แก่ทุกหน่วยในระบบป้องกันภัยทางอากาศ

๔) ช่วยในการปฏิบัติการของระบบต่อสู้อากาศยาน เพื่อต่อต้านอากาศยานของข้าศึก เป็นไปด้วยความรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์

๕) ให้ข้อมูลการแจ้งเตือนอากาศยานล่วงหน้า แก่ทุกหน่วยในระบบป้องกันภัยทางอากาศ

๖) ให้ข้อมูลตำแหน่งการบินอากาศยานฝ่ายเดียวกัน แก่หน่วยต่อสู้อากาศยาน

- ๗) ส่งคำสั่งและข้อมูลทางยุทธการ ให้แก่หน่วยต่าง ๆ ในระบบป้องกันภัยทางอากาศ
- ๘) สร้างสถานการณ์จำลอง เพื่อใช้ในการฝึกและการทดสอบ
- ๙) สามารถเก็บบันทึกข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศไว้ในเทปและนำออกมาใช้ได้

เมื่อต้องการ

เรื่องนำรัฐเกี่ยวกับสิทธิการบิน

สิทธิการบิน คือ สิทธิที่ประเทศหนึ่งให้แก่สายการบิน/เครื่องบินของอีกประเทศหนึ่ง สำหรับทำการบินเข้ามาในอาณาเขตของตน

สิทธิการบินแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท คือ

- ๑) สิทธิการบินผ่าน สิทธิบินผ่าน คือ สิทธิสำหรับใช้ในการบินผ่านอาณาเขตโดยไม่แวะลง
- ๒) สิทธิบินแวะลงทางเทคนิค สิทธิบินแวะลงทางเทคนิค คือ สิทธินำเครื่องบินเข้ามาแวะลงจอดพักในอาณาเขตเพื่อเติมน้ำมัน ตรวจสอบเช็คเครื่องยนต์ เติมน้ำมัน ฯลฯ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการค้า
- ๓) สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากประเทศของตนมายังจุดที่แวะลงจอด
- ๔) สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดกลับไปยังประเทศของตน
- ๕) สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดกลับไปยังประเทศที่สามและกลับกัน
- ๖) สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดไปยังประเทศที่สามและกลับกันผ่านบ้านเกิดของตน
- ๗) สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดไปยังประเทศที่สามและกลับกัน โดยเที่ยวบินไม่ต้องเริ่มต้นจากหรือเกี่ยวข้องกับบ้านเกิดเลย
- ๘) สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ จากจุดที่แวะลงจอดไปยังจุดอื่นในประเทศเดียวกันและกลับกัน

วิธีการให้สิทธิการบิน

การให้สิทธิการบินแก่สายการบินของต่างประเทศทำได้ ๒ วิธี คือ

- ๑) ให้ด้วยการอนุญาตฝ่ายเดียว เป็นการอนุญาตให้สายการบินทำการบินเข้ามาได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีความตกลงผูกพัน
- ๒) ให้ด้วยการทำความตกลงระหว่างประเทศกับประเทศ เป็นการให้สิทธิแก่สายการบินต่างประเทศด้วยการทำความตกลงผูกพันอย่างเป็นทางการกับประเทศเจ้าของสายการบินแบ่งเป็น

* ที่มา: บัณฑุ ดันดิรจนาหนท์. กรมขนส่งทางอากาศ. (๒๕๔๗). เรื่องนำรัฐเกี่ยวกับสิทธิการบิน [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.aviation.go.th/tom/traffic/20right.pdf>. (วันที่ค้นข้อมูล: ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๒).

๒.๑) ความตกลงแบ่งสองฝ่าย เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องสองประเทศ

๒.๒) ความตกลงแบบหลายฝ่าย เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมากกว่าสองประเทศ แบ่งเป็น ความตกลงมากฝ่าย และความตกลงพหุภาคีสากล

การбинแบบไหน ให้สิทธิด้วยวิธีใด

๑) การбинประเภทที่ไม่มีปัญหา ได้แก่ การบินผ่านแดนและการบินแฉะลงทางเทคนิค นิยม ให้สิทธิการบินประเภทนี้ผ่านทางความตกลงพหุภาคีสากล

๒) การบินประเภทที่มีประโยชน์ส่วนได้เสีย ได้แก่ การบินแฉะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ นิยมให้เป็นเรื่องที่ประเทศเจ้าของดินแดนขอพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไปว่าจะอนุญาตเป็นคราว ๆ ไป หรือทำความตกลงอย่างเป็นทางการกับประเทศที่เกี่ยวข้องว่าจะอนุญาตระยะยาว เทียบบินแบบไม่ประจำมักใช้วิธีการอนุญาตเป็นคราว ๆ ไป ส่วนเทียบบินแบบประจำนิยมใช้วิธีทำความตกลงระหว่างประเทศแบบสองฝ่าย

หลักการพื้นฐานของการตกลงสองฝ่าย

๑) เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการของทั้งสองฝ่ายมีโอกาสเท่าเทียมกันที่จะเข้ามาประกอบการ ในตลาด

๒) ให้ผู้ประกอบการส่งเสริมการขนส่งเข้า/ออกประเทศของตัวเองเป็นหลัก ส่วนการขนส่งระหว่างประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สามให้ถือเป็นเพียงบริการเสริม

๓) ให้จัดความจุความถี่เทียบบินในระดับที่เหมาะสมกับปริมาณจราจรในตลาด

มาตรการเสริมที่ประเทศต่าง ๆ จะใช้เพิ่มเติมไว้ในความตกลงสองฝ่าย

๑) สนับสนุนให้มีสายการบินของแต่ละประเทศทำการบินมายังประเทศตนได้มากกว่าประเทศละ ๑ สาย

๒) ส่งเสริมให้สายการบินของต่างประเทศบินมาได้ด้วยความถี่เทียบบินที่สอดคล้องกับหลักพื้นฐานข้างต้น (ซึ่งอาจทำได้โดยรัฐบาลจะไม่กำหนดเพดานกันเลย หรือโดยรัฐบาลตกลงกำหนดเพดานขั้นสูงที่สูงเพียงพอให้)

๓) ให้สายการบินมีความยืดหยุ่นในการจัดเส้นทางบิน

๔) ให้สายการบินมีความยืดหยุ่นในการกำหนดราคา

การบินโดยใช้รหัสเทียบบินร่วมกัน (CODESHARE)

การบินโดยใช้รหัสเทียบบินร่วมกัน (CODESHARE) หมายถึง การบินในเที่ยวบินเดียวกัน มีรหัสเทียบบินของสายการบินกำกับอยู่มากกว่าหนึ่งสายการบิน เดิมเที่ยวบินของสายการบินใด ก็จะมีรหัสเทียบบินของสายการบินนั้นเท่านั้นกำกับ เช่น เที่ยวบินของบริษัท การบินไทย

จำกัด (มหาชน) ใช้รหัสสายการบินว่า TG เที่ยวบินของสายการบินลูฟท์ฮันซา ใช้รหัสสายการบินว่า LH ส่วนเลขเที่ยวบินจะต่างกันไปตามเส้นทางและวันที่ทำการบิน

๑) การใช้รหัสร่วมกันแบบเที่ยวบินร่วมลงทุน (Joint services) ต่อมาเมื่อสายการบินมีความร่วมมือร่วมลงทุนกัน ก็มีบ้างที่สายการบินจะตกลงให้เที่ยวบินที่ลงทุนร่วมกันนั้นใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน เช่น TG/MHxxx เส้นทางกรุงเทพ-กัวลาลัมเปอร์ TG/JLxxx เส้นทางกรุงเทพ-ฟูกูโอกะ เที่ยวบินแบบนี้แม้จะใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน แต่จะนิยมเรียกชื่อตรง ๆ ว่า Joint service มากกว่า Codeshare เพราะสาระสำคัญของความร่วมมือนี้อยู่ที่การร่วมลงทุน การใช้รหัสร่วมกันเป็นเพียงผลสืบเนื่อง

๒) การใช้รหัสร่วมกันแบบ Codeshare เป็นการร่วมมือระหว่างสายการบินในด้านการขายและการตลาดมีที่มาจากระบบการขนส่งต่อคนโดยสารแบบ Interline อันสืบเนื่องจากสายการบินแต่ละสายมีขอบเขตบริการของตนเองจำกัด ไม่สามารถทำการบินได้ด้วยตนเองไปยังจุดหมายทุกแห่งที่คนโดยสารต้องการได้ เช่น คนโดยสารต้องการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปกรุงวอชิงตันดีซีซึ่งมาติดต่อซื้อบัตรโดยสารจากการบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) เมื่อ บกท. มีบริการไปถึงโตเกียวและเที่ยวบินดังกล่าวไปถึงโตเกียวทันเวลาที่จะต่อเที่ยวบิน ANA จากโตเกียวไปกรุงวอชิงตันดีซีได้ บกท. และ ANA ก็จะทำความตกลงว่าด้วยการรับส่งต่อคนโดยสารซึ่งกันและกันไว้ความตกลงนี้เรียกว่า Interline agreement บกท. ในฐานะสายการบินต้นทาง บกท. จะเป็นผู้ออกบัตรโดยสารของทุกสายการบินที่เกี่ยวข้องให้ และเก็บเงินจากผู้โดยสารให้ด้วย ก่อนจะนำไปจัดสรรแบ่งให้กับสายการบินที่เกี่ยวข้องตามสัดส่วนที่จะตกลงกันล่วงหน้า Super-Interline ต่อมาสายการบินเกิดความคิดใหม่ขึ้นว่า นอกจากส่งผู้โดยสารให้แล้วขอใส่รหัสเที่ยวบินของตนเองไปกับเที่ยวบินที่จะรับผู้โดยสารต่อช่วงนั้นด้วยได้หรือไม่ การทำเช่นนี้ทำให้เที่ยวบินที่สายการบิน ANA บินจากโตเกียวไปวอชิงตันดีซี แทนที่จะมีรหัส ANA กำกับก็จะมีรหัส บกท. กำกับไปกับเที่ยวบินดังกล่าวด้วย สายการบินเรียกเที่ยวบินที่มีรหัสเที่ยวบินร่วมกันนี้ว่าเที่ยวบิน Codeshare และเรียกสายการบินผู้ทำการบินว่า Operating carrier กับเรียกสายการบินที่ขายบัตรโดยสารว่า Marketing carrier

การใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกันมีหลายประเภท ดังนี้

๑) Same party codeshare เป็นการใช้อรหัสเที่ยวบินร่วมในเที่ยวบินของสายการบินของประเทศเดียวกัน มีประเภทเดียว คือ International codeshare เที่ยวบินระหว่างประเทศ

๒) Bilateral codeshare เป็นการใช้อรหัสเที่ยวบินร่วมในเที่ยวบินของสายการบินของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง แบ่งเป็น

(๑) Domestic codeshare เที่ยวบินภายในประเทศ

(๒) International codeshare เที่ยวบินระหว่างประเทศ

๓) Third party codeshare เป็นการใช้อรหัสเที่ยวบินร่วมในเที่ยวบินของตน มีประเภทเดียว คือ International codeshare เที่ยวบินระหว่างประเทศ

ปัญหากฎหมายบางประการเกี่ยวกับการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน

เป็นที่ทราบกันดีว่าอากาศยานแต่ละลำนั้นมีราคาแพงมากจนทำให้การจัดหาอากาศยานด้วยการซื้อขายกลายเป็นวิธีที่ไม่เหมาะสมนัก ทางเลือกอีกทางหนึ่งในการจัดหาอากาศยานที่กำลังได้รับความนิยมแพร่หลายมากขึ้นเรื่อย ๆ คือ “การเช่าอากาศยาน” อันเป็นวิธีการที่มีส่วนช่วยสร้างโอกาสในการแข่งขันให้แก่สายการบินรายใหม่หรือสายการบินขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะจัดหาอากาศยานมาเข้าฝูงบินของตนได้ และแม้แต่สายการบินขนาดใหญ่หากไม่ประสงค์จะเสียเงินก้อนโตแล้ว ก็มักจะใช้วิธีเช่าอากาศยานเช่นกัน

“การเช่า” นั้นเป็นสิ่งที่มิได้อยู่เป็นปกติในชีวิตประจำวันของเรา ไม่ว่าจะเช่าบ้าน เช่ารถ หรือเช่าหนังสือ ดังนั้นหากจะมีการเช่าอากาศยานก็ดูเหมือนว่าไม่น่าจะมีปัญหาอะไร แต่จริง ๆ แล้วเรื่องกลับไม่ง่ายเช่นนั้น เนื่องจากวงการการบินมิได้วางกรอบการกำกับดูแล (Regulatory Framework) ในเรื่องนี้ไว้ตั้งแต่ต้น เมื่อมีการเช่าอากาศยานเกิดขึ้นก็กระทบกระเทือนหลักกฎหมายหลายเรื่อง อีกทั้งที่ผ่านมา ICAO ก็มีได้พิจารณาแก้ไขปัญหานี้อย่างเป็นระบบนัก และสืบเนื่องจากการที่วงการการบินมีความเป็นระหว่างประเทศโดยสภาพ การเช่าอากาศยานโดยทั่วไปจึงมักจะหมายถึงการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน(Cross-border Aircraft Leasing) หรือการเช่าอากาศยานระหว่างประเทศ (International Aircraft Leasing) ดังนั้นประเด็นกฎหมายต่าง ๆ ที่บทความนี้หยิบยกขึ้นพิจารณาจึงหมายถึงเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน หรือการเช่าอากาศยานระหว่างประเทศเท่านั้น โดยจะกล่าวพอสังเขปตามลำดับหัวข้อดังนี้

- ๑) ลักษณะของสัญญา
- ๒) สิทธิในอากาศยานเช่า
- ๓) การกำกับดูแลความปลอดภัยอากาศยานเช่า
- ๔) การสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยานเช่า
- ๕) การกระทำความผิดบนอากาศยานเช่า
- ๖) สิทธิการบินกับอากาศยานเช่า

* ที่มา: ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. กรมขนส่งทางอากาศ. (๒๕๕๗). ปัญหากฎหมายบางประการเกี่ยวกับการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก [http:// portal.aviation.go.th/dca/aviationknowledge.jsp](http://portal.aviation.go.th/dca/aviationknowledge.jsp) (วันที่ค้นข้อมูล: ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๒).

๑) ลักษณะของสัญญา

วงการการบินมักจะเรียก “การเช่า” อากาศยาน ว่า “Leasing” ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายกว้างกว่าคำว่า “เช่า” ตามกฎหมายไทย คำว่า “Leasing” อาจหมายถึง การเช่าทรัพย์สิน ๒ ทำนองเดียวกับการเช่าห้องพักหรือเช่ารถก็ได้ อาจหมายถึงการเช่าซื้อก็ได้ และยังอาจหมายถึงการเช่าเพื่อซื้อที่มีข้อกำหนดในสัญญาให้ผู้เช่ามีสิทธิที่จะซื้อทรัพย์สินที่เช่าได้เมื่อครบระยะเวลาการเช่านั้นก็ได้ ดังนั้นหากมีการกล่าวถึง Aircraft Leasing ในบริบทของกฎหมายไทยแล้ว คงต้องพิจารณาให้รอบคอบว่าจริง ๆ แล้ว เป็นสัญญาลักษณะใดกันแน่เพราะผลทางกฎหมายจะแตกต่างกันไปตามแต่ละลักษณะของสัญญา

การเช่าอากาศยานยังอาจแบ่งประเภทได้เป็น “Dry Leasing” และ “Wet Leasing” ซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสนมากขึ้นด้วย คำว่า “Dry Leasing” นั้นหมายถึง การเช่าอากาศยานโดยไม่มีนักบินและลูกเรือมาด้วย ส่วน “Wet Leasing” เป็นการเช่าอากาศยานที่มีนักบินและลูกเรือมาพร้อมกันด้วย กรณี “Dry Leasing” จึงค่อนข้างชัดเจนว่ามีลักษณะเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินตามกฎหมายไทย ส่วนจะเป็นการเช่าซื้อได้หรือไม่นั้นเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณากันอีกชั้นหนึ่ง สำหรับ “Wet Leasing” นั้นอาจเป็นได้ทั้งสัญญาเช่าทรัพย์สิน และสัญญาจ้างทำของแล้วแต่กรณี ซึ่งคงต้องพิจารณาที่เนื้อหาของสาระของสัญญาที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีไป

นอกจากนี้ อนุสัญญาวาดด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ (ต่อไปนี้เรียกว่า “อนุสัญญาชิคาโก”) ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อ ๘๓ ทวิ โดยมีการใช้คำว่า “Lease, Charter or Interchange of Aircraft” ซึ่งสร้างความสับสนในการใช้ถ้อยคำยิ่งขึ้น เพราะครั้งหนึ่งกรมการบินพาณิชย์ (ชื่อในขณะนั้น) ได้เคยแปลคำว่า “Interchange” ว่า “การแลกเปลี่ยน” นับเป็นการเข้าใจคลาดเคลื่อนในแง่ของหลักการ เพราะการแลกเปลี่ยนนั้นเป็นกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ และบริบทของข้อ ๘๓ ทวิ นั้นมีแต่เพียงการโอนสิทธิครอบครองเท่านั้น คำว่า “Interchange” เป็นศัพท์อเมริกันที่ใช้เรียก “Dry Leasing” ส่วนฝ่ายอังกฤษซึ่งได้รับอิทธิพลจากกฎหมายพาณิชย์ ก็อาจจะเรียกว่า “Barehull charter” หากเข้าใจเช่นนี้แล้วคำทั้งสามนั้นก็มิได้แตกต่างกันแต่อย่างใด แต่ที่กำหนดไว้หลายคำก็เพื่อให้เกิดความครอบคลุม เนื่องจากแต่ละประเทศอาจใช้ถ้อยคำที่ต่างกันออกไป

ในส่วนของ “Wet Leasing” นั้น ICAO ได้เคยให้ข้อสังเกตว่าอาจจะมีลักษณะเป็นการใช้ (ชื่อ) เที่ยวบินร่วมกัน (Codesharing) ได้ โดยกล่าวว่า “Wet leasing...is usually equated to codesharing, particularly when it is a long-term lease, as far as the requirement for providing information to the public and the holding of underlying traffic rights are concerned.”

ที่กล่าวมาข้างต้นนี้มีความมุ่งประสงค์เพียงแค่ว่าชี้ให้เห็นถึงปัญหากฎหมายที่จะใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์สถานะของการเช่าอากาศยานที่เรียกกันว่า “Leasing” ซึ่งในทางกฎหมายอาจจะเข้าข่ายเป็นสัญญาได้หลายลักษณะ มิใช่เพียงสัญญาเช่าดังที่นิยมเรียกกันในการการบิน

ทั้งนี้โดยต้องกล่าวถึง “Operating Lease” ที่เป็นการเช่าตามความหมายปกติทั่วไปกับ “Financial Lease” ที่เป็นการเช่าไม่แท้และมักจะมีผู้เกี่ยวข้องสามฝ่ายเป็นอย่างน้อย โดยมีวัตถุประสงค์ทางการเงินเป็นสำคัญ อันจะทำให้การวิเคราะห์ลักษณะของสัญญาสลับซับซ้อนยิ่งขึ้นอีก

๒) สิทธิในอากาศยานเช่า

การเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนนั้นเป็นที่เข้าใจอยู่แล้วว่า ผู้ให้เช่ากับผู้เช่าย่อมจะเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของต่างประเทศกัน การทำสัญญาเช่าดังกล่าวก็ย่อมต้องมีปัญหาว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับแก่กรณี และหากมีการผิดนัดชำระหนี้เกิดขึ้น คู่สัญญาจะบังคับชำระหนี้กันได้อย่างไรและภายใต้กระบวนการเช่นใด

ที่ผ่านมาประชาคมระหว่างประเทศได้ปล่อยเรื่องนี้ไปตามยถากรรม คู่กรณีเจรจาความกันได้อย่างไรก็สุดแล้วแต่ ปล่อยให้เป็นเรื่องของกลไกกฎหมายขัดกันที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายแพ่งของประเทศที่คู่กรณีเลือก เพราะฉะนั้น สถานการณ์ที่เกิดขึ้นคือความไม่แน่นอน และคาดการณ์ผลทางกฎหมายได้ยาก การจะบังคับการชำระหนี้ในกรณีที่มีการผิดนัดหรือผิดข้อสัญญาระหว่างกันก็ไม่อาจกระทำได้ง่าย เพราะมีความเกี่ยวข้องกับอำนาจอธิปไตยของหลายประเทศ ICAO เองก็ไม่ได้ผลักดันให้มีการจัดทำกรอบทางกฎหมายในเรื่องนี้แต่อย่างใด

อย่างไรก็ดีเรื่องนี้เป็นประเด็นกฎหมายแพ่ง ซึ่งอยู่ในความสนใจของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการทำให้อันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎหมายเอกชน(International Institute for Unification of Private Law : UNIDROIT) UNIDROIT เห็นว่าปัญหาการใช้ทรัพย์สินทางด้านคมนาคมซึ่งมีมูลค่าสูงเป็นหลักประกันนั้นเป็นปัญหาที่มีความสำคัญยิ่ง จึงได้เริ่มดำเนินการจัดทำอนุสัญญาเพื่อเป็นกรอบทางกฎหมายอันจะทำให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้รับประโยชน์ร่วมกัน ในที่สุดแล้ว UNIDROIT กับ ICAO ก็ได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. ๒๐๐๑ จนบรรลุผลสำเร็จ และด้วยเหตุที่การเช่าอากาศยานนั้นอาจใช้เป็นเทคนิคหนึ่งแทนการซื้ออากาศยานโดยตรงได้ ซึ่งบางประเทศจะมองว่าสัญญาเช่าบางประเภทอาจเป็นรูปแบบหนึ่งของสัญญาหลักประกัน ดังนั้นเรื่องการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนจึงได้ตกอยู่ภายใต้อนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวด้วย ทั้งนี้อนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. ๒๐๐๑ มีหัวข้อสำคัญ เช่น

- (๑) กำหนดแบบของสัญญาไว้ในอนุสัญญา โดยไม่พิจารณาว่ากฎหมายของแต่ละประเทศจะกำหนดแบบไว้เช่นไร
- (๒) กำหนดมาตรการเยียวยาความเสียหายไว้สำหรับกรณีที่ถูกผู้เช่าผิดนัด ทั้งในกรณีปกติและกรณีล้มละลาย
- (๓) จัดให้มีระบบทะเบียนระหว่างประเทศ เพื่อจดทะเบียนส่วนได้เสียต่าง ๆ รวมถึงการเช่าอากาศยานด้วย

(๔) กำหนดลำดับบุริมสิทธิในอากาศยาน

(๕) กำหนดเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้อง

อนึ่ง ในขณะที่เขียนบทความนี้ อนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. ๒๐๐๑ ยังมีได้เริ่มใช้ บังคับ แต่กระนั้นก็ต้อยน้อยที่สุดก็ทำให้เราได้เห็นถึงแนวโน้มหรือทิศทางการพัฒนาของกฎหมายที่จะใช้เป็นกรอบสำหรับการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน และไม่ว่าประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีหรือไม่ก็ตาม เราก็คงต้องพิจารณาหลักการสำคัญของอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวเพื่อนำมาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์และรองรับแนวโน้มที่กำลังจะเกิดขึ้น อันจะเป็นการส่งเสริมให้มีการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนได้สะดวกและคล่องตัวขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสายการบินขนาดเล็กที่เงินทุนไม่มากนัก

๓) การกำกับดูแลความปลอดภัยอากาศยานเช่า

การกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานนั้น อนุสัญญาชิคาโกได้ใช้หลักสัญชาติอากาศยานเป็นจุดเกาะเกี่ยวในการกำหนดความสัมพันธ์ของรัฐกับอากาศยานทั้งหลาย กล่าวคือ อากาศยานจดทะเบียนสัญชาติกับประเทศใด ประเทศนั้นก็ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลให้อากาศยานดังกล่าวมีความปลอดภัยได้มาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้โดยผ่านระบบใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (Airworthiness) เป็นสำคัญ ทั้งที่เกี่ยวกับการออกแบบ ผลิต และซ่อมบำรุง นอกจากนี้ บุคคลที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับอากาศยานก็ยังคงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของประเทศที่จะทะเบียนสัญชาติอากาศยานด้วยเช่นกัน ภายใต้ระบบใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

ในการขอตระเบียนสัญชาติอากาศยานนั้น ประเทศส่วนใหญ่อาจจะกล่าวได้ว่าร้อยละกว่าเก้าสิบของทั่วโลก (รวมถึงประเทศไทยในอดีตด้วย) จะกำหนดเกณฑ์สำคัญคือผู้ขอตระเบียนจะต้องเป็นเจ้าของอากาศยาน และต้องเป็นคนชาติหรือมีสัญชาติของประเทศนั้นด้วย ซึ่งหมายความว่าผู้เช่าอากาศยานซึ่งมีแต่เพียงสิทธิครอบครองจะไม่สามารถขอตระเบียนอากาศยานได้ ด้วยเหตุนี้หากมีการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเกิดขึ้น แม้ว่าสายการบินผู้เช่าจะเป็นผู้ใช้อากาศยานลำนั้น แต่ผู้เดินและอาจจะมิได้ให้บริการเดินอากาศเกี่ยวข้องกับประเทศของผู้ให้เช่าเลยก็ตาม ในทางกฎหมายแล้วประเทศของผู้เช่าจะไม่มีอำนาจหน้าที่ใด ๆ เกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานลำนั้นเลย แม้ว่าในความเป็นจริงแล้วอากาศยานจะมีความใกล้ชิดกับประเทศของผู้เช่ามากกว่าก็ตาม

ตัวอย่างเช่น สายการบินของไทยไปเช่าอากาศยานที่มีทะเบียนสัญชาติอเมริกัน มาให้บริการในละแวกเอเชียกับยุโรป ประเทศสหรัฐอเมริกาจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยาน ส่วนประเทศไทยหาได้มีอำนาจหน้าที่ในการบินนี้ไม่

การที่สหรัฐอเมริกาจะตกลงทำความตกลงมอบโอนอำนาจหน้าที่ดังกล่าวให้แก่ไทย ก็อาจจะทำให้ระหว่งกัน แต่ปัญหาคือ ตามอนุสัญญาชิคาโกประเทศสมาชิกจะยึดถือว่าสหรัฐอเมริกา เป็นผู้มีหน้าที่ดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียวโดยไม่รับรู้ว่าสหรัฐอเมริกาได้มอบโอนอำนาจหน้าที่ให้แก่ไทยแล้ว เนื่องจากโดยหลักทั่วไปแล้ว ความตกลงจะผูกพันเฉพาะคู่กรณีเท่านั้น สหรัฐอเมริกาและไทย จะยกความตกลงระหว่างกันเพื่อยันบุคคลภายนอกไม่ได้

ด้วยเหตุนี้ ประเทศสมาชิกของ ICAO จึงได้ร่วมกันแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก ดังปรากฏในข้อ ๘๓ ทวิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศสมาชิกยอมรับให้มีการโอนมอบอำนาจหน้าที่ ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานเข้าข้ามพรมแดนได้

หลักการของข้อ ๘๓ ทวิ มีลักษณะเป็นข้อยกเว้นของหลักที่ว่าความตกลงจะผูกพันเฉพาะ คู่กรณีเท่านั้น โดยที่ข้อ ๘๓ ทวิ กำหนดให้ความตกลงดังกล่าวผูกพันประเทศสมาชิกอื่น เมื่อได้มีการ จดทะเบียนความตกลงนั้นแล้วกับ ICAO และ ICAO ได้ประกาศให้ทราบทั่วกัน หรือคู่สัญญาได้แจ้ง ไปยังประเทศอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง

ประเทศไทยนั้นยังมีได้ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แต่อย่างไร อาจจะเนื่องจากเห็นว่า จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ เสียก่อน เพื่อเปิดช่องให้ทางการ ของไทยสามารถโอนมอบอำนาจที่เกี่ยวข้องให้แก่ประเทศอื่นได้ โดยผ่านการจัดทำความตกลงระหว่าง ประเทศจริง ๆ แล้ว ประเทศไทยสามารถให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ ได้ทันที โดยไม่ต้องแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แต่อย่างไร เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักของข้อ ๘๓ ทวิ ต้องการให้ ประเทศสมาชิกยอมรับให้ประเทศสมาชิกอื่นโอนมอบอำนาจหน้าที่ระหว่างกันได้ การให้สัตยาบัน ของไทยจะมีความหมายเพียงว่า ประเทศไทยยอมให้อากาศยานเข้าระหว่างประเทศสมาชิกอื่น และมีการมอบโอนอำนาจหน้าที่ระหว่างกันบินเข้ามาหรือบินผ่านประเทศไทยได้โดยเป็นไปตาม มาตรฐานของ ICAO

ส่วนกรณีที่สายการบินของไทยจะนำอากาศยานไปให้สายการบินต่างประเทศเข้า หรือไปเช่าอากาศยานของต่างประเทศมาทำการบิน ซึ่งทางการไทยอาจจะต้องจัดทำความตกลง มอบโอนอำนาจกับต่างประเทศนั้น เป็นกรณีที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ เสียก่อน ทั้งนี้ การให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ ก็มีได้บังคับให้ประเทศไทยต้องทำการมอบโอน อำนาจดังกล่าวกับประเทศใด เพราะเป็นอำนาจของประเทศไทยเอง หากกฎหมายภายในของไทย ให้อำนาจไว้ทางการไทยก็สามารถกระทำได้ หากกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจไว้ก็ทำไม่ได้ หากใช้พันธกรณี ตามข้อ ๘๓ ทวิ แต่อย่างไร

การให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ เป็นเพียงการอำนวยความสะดวกให้แก่การเช่าอากาศยาน ข้ามพรมแดนโดยมีผลเป็นการยอมรับให้ประเทศสมาชิกอื่นที่เกี่ยวข้องมอบโอนอำนาจหน้าที่ ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานนั้นระหว่างกันได้ หากได้บังคับให้ประเทศไทย

ต้องมอบโอนอำนาจให้แก่ประเทศใดไม่ ดังนั้น ประเทศไทยจึงสมควรอย่างยิ่งที่จะให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ โดยทันที เพราะเป็นเรื่องของความปลอดภัยโดยแท้ มิได้มีประเด็นทางการเมืองแต่อย่างใด และที่สำคัญการให้สัตยาบันนี้หาได้ผูกพันให้ประเทศไทยต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายใด ๆ ไม่

๔) การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเช่า

ปัญหาการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเช่า นั้น เกิดขึ้นสืบเนื่องจากการที่ผู้ร่างอนุสัญญาชิคาโก ไม่เชื่อว่าจะมีการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเกิดขึ้น จึงมีสมมติฐานในใจว่าอากาศยานจดทะเบียน (สัญชาติ) ในรัฐใด ก็ต้องอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบและการควบคุมของรัฐนั้น หลักกฎหมายเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานก็วางอยู่บนสมมติฐานนี้เช่นกัน ตามที่ปรากฏในข้อ ๒๖ แห่งอนุสัญญาชิคาโก ดังนี้

Article ๒๖ Investigation of accidents	ข้อ ๒๖ การสืบสวนอุบัติเหตุ
<p>In the event of an accident to an aircraft of a contraction State occurring in the territory of another contraction State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.</p>	<p>ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิค ในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุ จะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุนั้นตามวิธี การที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อาจแนะนำทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสที่จะตั้ง ผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงาน และคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน</p>

สาระสำคัญโดยสังเขปของข้อ ๒๖ มีดังนี้

- (๑) อากาศยานประสบอุบัติเหตุภายในรัฐภาคี
- (๒) อากาศยานนั้นจดทะเบียน (สัญชาติ) ในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่ง
- (๓) รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่จัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุนั้น
- (๔) รัฐเจ้าของทะเบียน (สัญชาติอากาศยาน) มีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนนั้น
- (๕) รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่ส่งรายงานและคำวินิจฉัยให้รัฐเจ้าของทะเบียน (สัญชาติอากาศยาน) ทราบ

จากหลักการนี้จะเห็นได้ว่าหากสายการบินของไทยเช่าอากาศยานที่จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกาของสายการบินเวตาแบกโลก มาให้บริการระหว่างไทยกับเกาหลีใต้ แล้วอากาศยานลำนี้ประสบอุบัติเหตุที่เกาหลีใต้ ประเทศเกาหลีใต้มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว และประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะรัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน (State of Registry) ก็มีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนได้ ส่วนประเทศไทยในฐานะรัฐผู้ดำเนินการ (State of Operator) หากมีสิทธิใด ๆ ในการเข้ามีส่วนในการสอบสวนอุบัติเหตุในครั้งนี้ไม่ แม้ว่าสายการบินของไทยจะเป็นผู้เช่าอากาศยานนั้นมาเพื่อให้บริการก็ตาม ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้อากาศยานลำนี้ในทางปฏิบัติย่อมอยู่ใกล้ชิดกับฝ่ายไทยมากกว่าฝ่ายอเมริกา

ICAO ก็ทราบดีว่าข้อ ๒๖ นี้มีปัญหาอยู่หลายประการด้วยกัน ไม่เพียงแต่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานเช่าดังที่อธิบายข้างต้น แต่ในระยะแรกก็ยังลังเลไม่กล้าแก้ปัญหาแต่อย่างใด เพราะเป็นเรื่องที่หมิ่นเหม่ว่าตนมีอำนาจที่จะกระทำการนอกรอบอำนาจตามข้อ ๒๖ หรือไม่ แต่ในที่สุดแล้ว ICAO ก็ยืนยันว่าตนมีอำนาจทั่วไปในการวางมาตรฐานความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงได้ออกภาคผนวก ๑๓ ซึ่งมีเนื้อหาเกินกว่าที่ข้อ ๒๖ กำหนดไว้ ๑๑

ภาคผนวก ๑๓ มีเนื้อหาตอนหนึ่งกำหนดให้รัฐผู้ดำเนินการ (รัฐของผู้เช่าอากาศยาน) มีสิทธิที่จะแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนของรัฐที่เกิดเหตุได้ แต่กรณีเช่นนี้ไม่ใช่เรื่องบังคับเด็ดขาดที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตามอย่างไม่มีเงื่อนไข ทั้งนี้เพราะกลไกของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก เปิดโอกาสให้รัฐภาคีที่ไม่เห็นด้วยสามารถแจ้งว่าตนมีทางปฏิบัติที่แตกต่างจากภาคผนวกให้ ICAO ทราบได้

๕) การกระทำความผิดบนอากาศยานเช่า

การเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนได้ทำให้เกิดความสับสนในการใช้บังคับกฎหมายอาญาเป็นอย่างมาก เนื่องจากหลักกฎหมายอาญาทั้งในระดับสากลที่ปรากฏในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. ๑๙๖๓ และในระดับภายในประเทศอย่างประมวลกฎหมายอาญาของไทย ล้วนแต่ถือหลักการว่าประเทศใดเป็นเจ้าของสัญชาติอากาศยานย่อมมีเขตอำนาจทางอาญาเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้น

เป็นที่ทราบกันดีว่าทางปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ เกือบทั่วโลกยึดถือหลักการว่าเจ้าของอากาศยานเป็นคนชาติของประเทศใดก็ต้องจดทะเบียน (สัญชาติ) อากาศยานในประเทศนั้น ด้วยเหตุนี้เมื่อคนชาติของประเทศอื่นเช่าอากาศยานลำนั้นไป กฎหมายของประเทศที่จดทะเบียนอากาศยานก็มีผลใช้บังคับตามไปด้วย

ตัวอย่างเช่น สายการบินฟ้าของไทยไปเช่าอากาศยานที่จดทะเบียน (สัญชาติ) ในประเทศมาเลเซียมาให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ - ชองกง ในเที่ยวบินขากลับจากชองกงมายังกรุงเทพฯ ขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่เหนือประเทศเวียดนาม ชายชาวอเมริกันได้ลวนลามหญิงชาวอินเดียนักบินและคนโดยสารจึงได้ช่วยกันจับตัวชายชาวอเมริกันคนนั้นไว้ จนอากาศยานมาลงที่กรุงเทพฯ

คำถามมีว่า ประเทศไทยมีเขตอำนาจทางอาญาในกรณีนี้หรือไม่ คำตอบ คือ ไม่มี เนื่องจากอากาศยานนั้นมิได้เป็นอากาศยานไทย แม้ว่าสายการบินฟ้าของไทยจะเป็นผู้ควบคุมอากาศยานในฐานะผู้เช่าก็ตามประกอบกับผู้กระทำความผิด ผู้เสียหาย และสถานที่เกิดเหตุ มิได้เกี่ยวข้องกับประเทศไทยแต่ประการใด ประเทศมาเลเซียเป็นผู้มีเขตอำนาจทางอาญาในกรณีนี้ เพราะเป็นประเทศผู้จดทะเบียน (สัญชาติ) อากาศยานลำนี้ ถึงแม้ว่าในทางปฏิบัติแล้วประเทศมาเลเซียจะมีได้เกี่ยวข้องกับอากาศยานลำนี้เลยก็ตาม

อย่างไรก็ดี ICAO ได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหานี้และพยายามหาแนวทางแก้ไขอยู่เหมือนกัน พอดีกับในช่วงที่ผ่านมาปัญหาคอนโดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน (Unruly Passengers) ได้ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ICAO จึงถือโอกาสแก้ปัญหากรณีอากาศยานเช่าข้ามพรมแดนไปด้วยเลย

ICAO โดยมติของสมัชชา ที่ Amm-๔ ได้ออกร่างกฎหมายแม่แบบ (Model Law) เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาขยายเขตอำนาจทางอาญาของตนในฐานะรัฐที่อากาศยานลงพื้น (State of Landing) ๑๔ โดยมาตรา ๔ (เขตอำนาจศาล) ได้กำหนดให้รัฐของผู้เช่าอากาศยาน ซึ่งโดยทั่วไปมักเรียกว่า "รัฐผู้ดำเนินการ" (State of the Operator) มีเขตอำนาจหรือการกระทำความผิดเกี่ยวกับคนโดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่สายการบินของตนเช่ามาได้ด้วย (แต่หากเป็นการกระทำความผิดอาญาอื่นที่ไม่ใช่กรณีคนโดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสมแล้วร่างกฎหมายแม่แบบมิได้ระบุไว้ ซึ่งก็ต้องเป็นช่องว่างทางกฎหมายอยู่ต่อไป)

ดังนั้นตามตัวอย่างข้างต้น หากประเทศไทยได้ออกกฎหมายภายในตามร่างกฎหมายแม่แบบแล้วก็จะมีเขตอำนาจทางอาญาที่จะดำเนินคดีกับชายชาวอเมริกันดังกล่าวได้ ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการ (รัฐของสายการบินผู้เช่าอากาศยาน) โดยไม่ต้องคำนึงว่าอากาศยานนั้นจะเป็นอากาศยานที่จดทะเบียน (สัญชาติ) ในประเทศใด และไม่ว่าการกระทำความผิดนั้นจะเกิดขึ้นเหนืออาณาเขตของประเทศใดก็ตาม (อย่างไรก็ดี ขณะที่เขียนบทความนี้ประเทศไทยยังดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่แล้วเสร็จ)

อนึ่ง สำหรับกรณีการก่อวินาศกรรมบนอากาศยานนั้นจะไม่มีปัญหาช่องว่างทางกฎหมายสำหรับการเข้าข้ามพรมแดน เนื่องจากสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องได้กำหนดแล้วว่าความผิดดังกล่าวเป็นความผิดสากล รัฐแห่งสนธิสัญญานั้น ๆ ที่พบตัวผู้กระทำความผิดสามารถจับกุมได้ทันที และมีหน้าที่ต้องพิจารณาดำเนินคดีหรือไม่ก็ดำเนินการส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปยังประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

๖) สิทธิการบินกับอากาศยานเช่า

โดยทั่วไปแล้ว การให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศนั้นจะถูกควบคุมเชิงเศรษฐกิจอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านการทำสนธิสัญญาทวิภาคี ซึ่งจะมีลักษณะเป็นการกำหนดโควตา เช่น กำหนดเส้นทางบิน กำหนดจำนวนและความถี่ของเที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น ผลที่ตามมาคือสายการบินของประเทศที่ยังไม่ได้ทำสนธิสัญญาเพื่อกำหนดสิทธิหรือโควตาดังกล่าว ก็จะไม่อาจให้บริการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องได้ ส่วนสายการบินของประเทศที่ได้มีการทำสนธิสัญญาทวิภาคีดังกล่าวแล้ว บางสายการบินก็อาจใช้สิทธินั้นหมดแล้วจึงอยากได้รับสิทธิเพิ่มเติมบางสายการบินก็อาจจะยังไม่ใช้สิทธิหรือใช้สิทธิไปเพียงเล็กน้อยจึงมีสิทธิเหลืออยู่ตามกรณี

ณ จุดนี้ จึงมีผู้ที่พยายามจะใช้เทคนิคการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเพื่อเลี่ยงข้อจำกัดดังกล่าว ดังตัวอย่างนี้

สายการบิน A อยากให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ - ฮองกง แต่ตนเองไม่มีสิทธิให้บริการในเส้นทางนี้ อาจจะด้วยเหตุที่ประเทศของตนยังไม่ได้ทำสนธิสัญญากำหนดสิทธิหรือโควตากับประเทศที่เกี่ยวข้อง หรือมีสนธิสัญญาเช่นนั้นแล้ว แต่ได้ใช้สิทธิจนครบแล้ว ในขณะที่สายการบิน B เป็นสายการบินของอีกประเทศหนึ่งซึ่งมีสิทธิให้บริการในเส้นทางดังกล่าว แต่สายการบิน B ยังไม่พร้อมจะใช้สิทธิในเส้นทางดังกล่าวจนเต็มตามจำนวน

สายการบิน B จึงได้ตกลงขายสิทธิที่ดินมืออยู่ให้แก่สายการบิน A โดยอำพรางในรูปของการเช่าอากาศยาน กล่าวคือ สายการบิน A จะตกลงให้สายการบิน B เช่าอากาศยานเพื่อไปให้บริการในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งทำให้ดูประหนึ่งว่าสายการบิน B เป็นผู้ใช้สิทธิของตนเอง เพียงแต่ใช้อากาศยานของสายการบินอื่น แต่ในความเป็นจริงอาจเป็นกรณีที่สายการบิน A เป็นผู้ให้บริการ

ในเส้นทางนั่นเอง สัญญาเช่าดังกล่าวจึงเป็นสัญญาที่อำพรางการขายสิทธิหรือโควตาในการบริการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการแฝงสิทธิในรูปแบบหนึ่ง

เหตุดังนี้ หลายประเทศจึงมีความระแวงระวังและไม่ไว้วางใจการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน ICAO ได้ศึกษาพบว่า ประเทศต่าง ๆ ได้ใช้สนธิสัญญาทวิภาคีในการควบคุมการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเพื่อป้องกันการแฝงสิทธิไว้ โดยอาจใช้วิธีกำหนดให้สายการบินที่ประสงค์จะเช่าอากาศยานขออนุญาตหรือแจ้งให้ทราบล่วงหน้าไม่ว่าผู้ให้เช่าจะเป็นสายการบินหรือไม่ก็ตาม หรือกำหนดให้มีการขออนุญาตเฉพาะกรณีที่สายการบินเช่าอากาศยานจากสายการบินด้วยตนเอง ทั้งนี้ระดับการพิจารณากำหนดเงื่อนไขอาจแตกต่างกันไป

ปัญหาที่แท้จริงในประเด็นนี้ คือ ปัญหาการควบคุมทางเศรษฐกิจอย่างเคร่งครัดต่อการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งมักจะส่งผลเป็นการบิดเบือนสภาพที่แท้จริงของตลาดการขนส่งทางอากาศ การเข้าสู่ตลาด (Market Access) กระทำได้ยากเพราะติดขัดเรื่องระบบจำกัดสิทธิหรือระบบโควตาต่าง ๆ จึงเป็นปรากฏการณ์ธรรมดาที่ผู้ประกอบการจะต้องหาวิธีชอกแซกเพื่อจะได้มีซึ่งสิทธิเข้าสู่ตลาด ประกอบกับผู้ประกอบการบางรายอาจจะยังไม่พร้อมที่จะให้บริการอย่างเต็มที่ก็ชอบที่จะให้ความร่วมมือเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

การใช้เทคนิคการเช่าอากาศยานเพื่อการแฝงสิทธินี้เป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งที่ต้องเกิดขึ้นในสภาพที่การควบคุมทางเศรษฐกิจ การแก้ปัญหาอาจกระทำได้โดยเพิ่มความเคร่งครัดเข้าไปในระบบ โดยเพิ่มกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการควบคุมตรวจสอบ หรือในทางตรงข้ามอาจกระทำให้การเข้าสู่ระบบการบินเสรีซึ่งทำให้การแฝงสิทธิต้องหมดไปโดยปริยาย เพราะผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าสู่ตลาดได้โดยชอบอยู่แล้ว ไม่ต้องไปแฝงสิทธิของใคร การเช่าก็จะมีลักษณะเป็นการเช่าจริง ๆ มิใช่การแฝงสิทธิ

การกำหนดนโยบายในเรื่องข้างต้นคงจะแตกต่างกันไปตามระดับและสภาพของเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง คงไม่อาจกล่าวได้ว่านโยบายแบบใดผิด เพราะหากสายการบินของเมืองเรามีอากาศยานมากกว่าสิทธิการบินที่ได้รับ ก็อาจจำเป็นต้องหาทางเข้าสู่ตลาด การบริการเดินอากาศโดยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งทางการของเราจะไปขัดขวางก็กระไรอยู่ เพราะในเชิงเศรษฐกิจแล้ว เราอาจได้รับประโยชน์ สถานการณ์ต่างกันก็ต้องมีนโยบายต่างกันเป็นธรรมดา

ความท้าทาย

บทความนี้นำเสนอเพียงภาพต่าง ๆ ของปัญหาการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน ซึ่งก็ไม่สามารถกล่าวครอบคลุมทุกประเด็นได้ เช่น กรณีการประกอบธุรกิจให้เช่าอากาศยานจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายใด เป็นต้น ปัญหาการเช่าอากาศยานนั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างสลับซับซ้อนเกี่ยวพันกันหลายเรื่อง ทั้งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายปกครอง และกฎหมายระหว่างประเทศ จริง ๆ แล้ว สมควรที่ภาคราชการจะได้พิจารณากำหนดนโยบายเพื่อจะได้เผชิญหน้ากับประเด็นเหล่านี้ได้อย่างเป็นระบบและด้วยความมั่นใจ การแก้ไขเฉพาะหน้าในลักษณะที่ต่างคนต่าง

ทำนั้นก็อาจจะแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่คงไม่เพียงพอ สมควรที่ผู้เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณากำหนดนโยบายให้ชัดเจนกันต่อไป

^๑ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่าย ฝ่ายกฎหมาย บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) ผู้เขียนขอขอบพระคุณกรมการขนส่งทางอากาศที่กรุณาตีพิมพ์เผยแพร่บทความนี้ อย่างไรก็ตาม บทความนี้เป็น บทความส่วนบุคคลของผู้เขียน เนื้อหาที่ปรากฏจึงเป็นไปตามความเข้าใจของผู้เขียนเอง ซึ่งไม่ จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของหน่วยงานใด ๆ ที่ผู้เขียนมีความเกี่ยวข้องอยู่ด้วย และหากมี ความตอนใดไม่ถูกต้องหรือคลาดเคลื่อน ผู้เขียนต้องขออภัยเป็นอย่างยิ่ง

^๒ ปพพ. มาตรา ๕๓๗ “อันว่าเช่าทรัพย์สินนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่าผู้ให้เช่า ตกกลงให้บุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้เช่า ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งชั่วระยะเวลาอันมีจำกัดและผู้เช่าตกลงจะให้ค่าเช่าเพื่อการนั้น”

^๓ ปพพ. มาตรา ๕๗๒ “อันว่าเช่าซื้อนั้น คือ สัญญาซึ่งเจ้าของเอาทรัพย์สินออกให้เช่า และให้คำมั่นว่าจะ ขายทรัพย์สินนั้น หรือว่าจะให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่า โดยเงื่อนไขที่ผู้เช่าได้ใช้เงินเป็น จำนวนเท่านั้นเท่านั้นคราว”

^๔ ดูด้วยบทพร้อมคำแปลของอนุสัญญาชิคาโกได้ใน ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, กฎหมายอากาศระหว่าง ประเทศ : เอกสารกฎหมาย (กรมการบินพาณิชย์, ๒๕๔๕) น. ๑๗ - ๖๒ หรือดูใน website:

<http://www.aviation.go.th>

^๕ See A. Kean, “Interchange” (๑๙๖๓) ๖๗ J. Royal Aeronautical Soc. ๕๑๔ at ๕๑๔

^๖ ICAO, Implications of Airline codesharing, circular ๒๖๙ - AT/๑๑๐, at ๓.

^๗ อนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. ๒๐๐๑ เรียกวมกันว่า “อนุสัญญาว่าด้วยส่วนได้เสียในอุปกรณ์เคลื่อนที่ตามที่ใช้บังคับแก่วัตถุอากาศยาน (Convention on International Interests in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Objects) ดูด้วยบทและคำแปลได้ใน website: <http://www.aviation.go.th> ดู ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, “การประกันหนี้ด้วยวัตถุอากาศยาน รถไฟ และสิทธิทรัพย์สินอวกาศ” (๒๕๔๕) ๓๒:๔ วารสารนิติศาสตร์ น. ๗๘๗ - ๘๒๓.

^๘ ในปัจจุบัน ตามมาตรา ๓๐ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยาน เป็นผู้ มีคุณสมบัติที่จะขอจดทะเบียนอากาศยานได้

^๙ เฉพาะอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมให้อากาศยานปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (ข้อ ๑๒) การอนุญาตให้ติดตั้งและใช้เครื่องวิทยุบนอากาศยาน (ข้อ ๓๐) การออกใบสำคัญสมควร เดินอากาศ (ข้อ ๓๑) และการออกใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ (ข้อ ๓๒ (ก))

^{๑๐} See P. Pompongsuk, International Aircraft Leasing: Impact of International Law Treaties (LL.M. Thesis, McGill University, Montreal, ๑๙๙๗) at ๔๒ - ๔๕

^{๑๑} ปัจจุบัน ผนวก ๑๓ มีถึงฉบับที่ ๙ แล้ว (July ๒๐๐๑) ดู ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, “การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : มุมมองทางกฎหมาย” (๒๕๔๕) ๓๒ : ๓ วารสารนิติศาสตร์ น. ๖๖๑ - ๖๙๓.

^{๑๒} ดูด้วยบทและคำแปลได้ใน website: <http://www.aviation.go.th> อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บาง ประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and certain and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) ข้อ ๓ วรรคหนึ่ง กำหนดว่า “รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ที่จะใช้อำนาจศาลเหนือความผิด และการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน” ข้อ ๘ กำหนดว่า “รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิใช่รัฐที่มีการ

จดทะเบียนไม่อาจเข้าแทรกสอดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่เพื่อที่ใช้อ่านาจอศาลในคดีอาญาของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

- (ก) ความผิดนั้นมีผลในอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น
- (ข) ความผิดนั้นได้กระทำโดยหรือกระทำต่อคน ชาติ หรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐเช่นว่านั้น
- (ค) ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐเช่นว่านั้น
- (ง) ความผิดนั้นประกอบด้วยการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการบิน หรือการ
- (จ) ดำเนินงานของอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐเช่นว่านั้น
- (ฉ) การใช้่านาจอศาลนั้นเป็นการจำเป็นเพื่อจัดให้มีการปฏิบัติตามข้อผูกพันใด ๆ ของรัฐเช่นว่านั้น ภายใต้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ"

^{๓๓} ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘ วรรคสอง บัญญัติว่า "การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร" ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าประมวล ๑๒

กฎหมายอาญา ระบุเพียงว่า "อากาศยานไทย" แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ แล้ว ย่อมจะต้องแปลความหมายถึง "อากาศยานที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗"

^{๓๔} See ICAO, Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers, Cir ๒๕๘ LE/๑ (June ๒๐๐๒). ดู ประเสริฐ ป้อมป้องศึก "ความคืบหน้าของกฎหมายเกี่ยวกับคนโดยสารเกเร (Unruly Passengers)" (Jul - Sep ๒๐๐๑) ๖ Flightdeck น.๒๘ - ๒๙.

^{๓๕} ดูรายละเอียดในประเด็นนี้ได้ใน ICAO, study on Aircraft Leasing, Attachment A to State Letter EC ๒/๘๒, LE ๔/๕๕ - ๕๙/๕๕ (๑๙๙๙) at ๑๔ - ๑๕

ภาคผนวก

- : พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙
- : ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิด พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- : รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร
- : ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ. ๒๕๑๙

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พ.ศ. ๒๕๑๙

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๙

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เป็นปีที่ ๓๑ ในรัชกาลปัจจุบัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรด

เกล้าฯ ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เกล้าฯ ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด

กฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและ
ยินยอมของสภาที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรีทำหน้าที่สถาปนาปฏิรูปการปกครองแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่อ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วัน

ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วใน

พระราชบัญญัตินี้

หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่ง
รวมถึงอากาศยานของทางราชการทหาร ตำรวจ และอากาศยานของส่วนราชการอื่นด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

“การพิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์สัญชาติและคุณสมบัติ

ทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน

“แผนการบิน” หมายความว่า เอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการบินซึ่งผู้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๓/ตอนที่ ๑๔๔/ฉบับพิเศษ หน้า ๒๕/๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๑๙

๒ มาตรา ๔ นิยามคำว่า “อากาศยาน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่อ

อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๓ มาตรา ๔ นิยามคำว่า “แผนการบิน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ

ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ความคุ้มครองอากาศยานจัดทำขึ้นเพื่อแสดงต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือ
เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ เมื่อนำอากาศยานขึ้นทำการบิน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
“เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ” หมายความว่า นายทหารอากาศประจำการชั้นสัญญา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
บัตร ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บังคับหมวดบิน ผู้บังคับฝูงบิน ผู้บังคับการกองบิน ผู้บัญชาการกองพล
บิน ผู้บัญชาการกองบินยุทธการ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนายทหารชั้นสัญญาบัตรประจำการ
ตามที่ผู้บัญชาการทหารอากาศแต่งตั้ง
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๕ ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะนำอากาศยานทำการบินในราชอาณาจักร
ต้องแจ้งกำหนดการใช้อากาศยานและแผนการบินต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการ
เดินอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๖ เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานเครื่องใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม
ตามมาตรา ๕ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือ
อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการขึ้นลงของอากาศยาน เส้นทางบิน การ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
บินเข้าหรือผ่านเขตห้ามหรือเขตกักตักการบิน การใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ยาน การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ การพายุทธภัณฑ์ไปกับ
อากาศยาน การบินออกไปนอกราชอาณาจักร หรือการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือ
เมื่ออากาศยานเครื่องใดมีพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ทหารอากาศมีอำนาจทำการพิสูจน์ฝ่าย และถ้าผลของการพิสูจน์ฝ่ายทำให้มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
อากาศยานเครื่องใดได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรืออนุสัญญา
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
หรือความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวหรือเป็นอากาศยานที่ไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้
สำนักงาน
เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานที่ตรวจพบนั้นลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้น
ลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งหรือการบังคับตามวรรคหนึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ยานลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้ และในกรณีที่จำเป็นให้มีอำนาจใช้อาวุธ
สำนักงาน
ประจำอากาศยานบังคับได้
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๗ เมื่อปรากฏว่ามีกรกระทำคามผิดอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงของ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ชาติหรือเป็นภัยต่อสาธารณะ หรือมีการกระทำความผิดอื่นเกิดขึ้นในอากาศยานหรือโดยใช้อากาศ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ยานเป็นพาหนะ หรือมีเหตุอันควรเชื่อว่ามีกรกระทำคามผิดดังกล่าวเกิดขึ้น ให้เจ้าหน้าที่ทหาร
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
อากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานนั้นลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
๕ มาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
๖ มาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

ได้ และในกรณีที่จำเป็นให้มีอำนาจใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับได้

มาตรา ๗ ทวิ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้ใช้อากาศยานทำการพิสูจน์ฝ่าย และมีความจำเป็นต้องบังคับให้อากาศยานที่ถูกสกัดกั้นเครื่องใดเครื่องหนึ่งลงยังสนามบิน โดยไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศประจำอากาศยานที่เข้าสกัดกั้นเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่ายใช้ทัศนสัญญาณในโอกาสแรกที่จะกระทำได้ ทัศนสัญญาณและการใช้ทัศนสัญญาณตามความในวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ เมื่อเจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้สั่งหรือบังคับให้อากาศยานใดลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตามมาตรา ๖ หรือมาตรา ๗ แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจปฏิบัติต่ออากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลในอากาศยาน ดังต่อไปนี้

- (๑) ตรวจสอบและค้นอากาศยานที่ถูกบังคับลง
- (๒) สอบสวนผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลในอากาศยานนั้น

(๓) ถ้าการตรวจค้นอากาศยานหรือการสอบสวนปรากฏว่ามีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือมีการกระทำที่ผิดกฎหมาย หรือสงสัยว่ามีการกระทำผิดกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจจับและควบคุมผู้ที่ต้องห้าว่ากระทำความผิดนั้นไว้เพื่อทำการสอบสวนได้ไม่เกินเจ็ดวัน ก่อนที่จะส่งตัวพร้อมกับสิ่งของที่ผิดกฎหมายให้พนักงานสอบสวนพร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนเท่าที่ทำได้ หรือจะส่งตัวบุคคลดังกล่าวพร้อมกับสิ่งของที่ผิดกฎหมายให้พนักงานสอบสวนในทันทีโดยตนไม่ทำการสอบสวนก็ได้

(๔) ยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการพิจารณาตัดสินกว่าพนักงานอัยการสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องคดีหรือจนกว่าคดีจะถึงที่สุด แต่ถ้าความปรากฏจากการสอบสวนว่าผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่มีเจตนาฝ่าฝืนการใช้อากาศยานหรือแผนการบิน และไม่มีการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือไม่มีสิ่งของที่มีไว้เป็นความผิดในอากาศยานนั้น ให้ปล่อยอากาศยานนั้นไปได้

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้กระทำไปโดยสุจริต ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ยึดไว้ตาม (๔) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบ

มาตรา ๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจเช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๑๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ (๒) ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

๖ มาตรา ๗ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศส่งตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวน

ดำเนินการทรมานทรมานหนักต่อไป มิให้ถือว่าการควบคุมตัวผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นเป็นการควบคุมของพนักงานสอบสวน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ทำการพิสูจน์ฝ่ายหรือในกรณีที่มีการบังคับให้อากาศยาน

ลงสู่พื้นดิน หากปรากฏว่าการที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศต้องส่งอากาศยานขึ้นพิสูจน์ฝ่ายหรือบังคับ

ให้อากาศยานไต่ลงสู่พื้นดินนั้น ได้กระทำเพราะเหตุที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือกฎหมายอื่น หรือเพราะเหตุเพื่อ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ป้องกันภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้กองทัพอากาศมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานนั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินตามวรรคหนึ่ง

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานนั้นชำระให้แก่กองทัพอากาศภายในกำหนดสามสิบ

วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากกองทัพอากาศ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายตามวรรค

สอง ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่าย หรือได้รับ

หลักประกันตามที่เห็นสมควรและเพียงพอกับค่าใช้จ่าย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ยึดไว้ตามวรรคสาม

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานมีสิทธิขอรับการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กำหนดค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินต่อรัฐมนตรีว่าการ

กระทรวงกลาโหมภายในสิบห้าวันนับแต่วันชำระค่าใช้จ่ายหรือจัดทำหลักประกันตามมาตรา ๑๒

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมให้เป็นที่สุด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๔ ให้ผู้บัญชาการทหารอากาศมีอำนาจแต่งตั้งนายทหารชั้นสัญญาบัตร

ประจำการเป็นเจ้าหน้าที่ทหารอากาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมมี

อำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ธานินทร์ กรัยวิเชียร

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ ในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกัน
 ราชอาณาจักรของกองทัพอากาศ เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีความจำเป็นต้องทำการตรวจอากาศยาน
 ในอากาศต่อเนื่องกันตลอดเวลา และในการปฏิบัติการพิสูจน์ฝ่าย ถ้าปรากฏว่าหรือมีเหตุอันควร
 สงสัยว่าอากาศยานเครื่องใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือกฎหมาย
 อื่น สมควรให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานนั้นลงยังสนามบินหรือ
 สถานที่อื่นใดได้ ตลอดจนสามารถใช้อาวุธบังคับได้ตามความจำเป็น ในการนี้จำเป็นต้องมี
 กฎหมายให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารอากาศกระทำการดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติ
 นี้ขึ้น

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒^๑

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากเป็นการสมควรให้นำ
 บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙^๑
 ใช้บังคับกับการเดินอากาศของอากาศยานในราชการทหาร ราชการตำรวจ และราชการส่วนอื่น
 และสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวกับอากาศยานที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติ
 แห่งพระราชบัญญัตินี้ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

วิมล/ตรวจ
 ๙/๙/๒๕๕๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ปัทมา/ตรวจ
 ๙/๙/๒๕๕๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

วสุ สรรก่าเนต/ผู้ปรับปรุง
 ๑๖ กันยายน ๒๕๕๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

**ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

(๗)

(สำเนา)

เลขรับ ๘/๒๕๕๒ วันที่ ๑๔ มี.ค. ๒๕๕๒

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๓๙๗๔

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.
และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จำนวน ๒ ฉบับ

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ จำนวน ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
ต่อสภาผู้แทนราษฎร

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จำนวน ๒ ฉบับ พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล
และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามรัฐธรรมนูญ
แห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

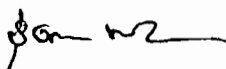
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

ณัฐฐา พิมพ์

ผู้อำนวยการ

๑๖๓๖/๓๖๖๖

(๘)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ.

หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญและให้มีการประสานกันมากขึ้นในการปฏิบัติต่ออากาศยานนั้น แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน สมควรปรับปรุงบทบัญญัตินี้ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(๙)

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ และมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ. ๒๕๑๙

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานพลเรือน” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และอากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ราชอาณาจักร” ให้หมายความรวมถึง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดตามมาตรา ๖

“แผนการบิน” หมายความว่า แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“พิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติ และทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ กรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทศนสัญญาณ การใช้อากาศยานขึ้นสกัดกัน หรือวิธีอื่นใด

“สกัดกัน” หมายความว่า การนำอากาศยานขึ้นทำการพิสูจน์ฝ่าย และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ

“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” ให้หมายความรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศกำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม

“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดี

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

การตรวจและพิสูจน์ฝ้าย

มาตรา ๖ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๗ ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ้าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองทัพไทยกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘ เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๙ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ้ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗

มาตรา ๑๐ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) สั่งให้อากาศยานบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือบินไปยังเขตแดน หรือบินให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย หรือบินไปลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน หรือสั่งให้อากาศยานกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น

(๒) สกัตกั้นอากาศยานตามมาตรา ๑๑

(๓) ทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามมาตรา ๑๓

มาตรา ๑๑ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานใดได้
เมื่อมีเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

(๑) ไม่สามารถตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานลำนั้นจากภาคพื้นได้

(๒) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานลำนั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม
กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายอื่น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เช่น

(ก) การปฏิบัติตามแผนการบินและตามกฎหมายจราจรทางอากาศ เป็นต้นว่า
การใช้สถานที่ขึ้นลงของอากาศยาน การบินตามเส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้าม เขตจำกัด
การบินหรือเขตอันตราย

(ข) การบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร บินขึ้นลงในราชอาณาจักร
หรือบินผ่านราชอาณาจักร

(ค) การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือการทิ้งร่มอากาศ

(ง) การพายุทกัณฑ์ไปกับอากาศยาน หรือการใช้เครื่องถ่ายภาพหรือ
อุปกรณ์เก็บข้อมูลจากอากาศยาน

(๓) เมื่ออากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่ง
ราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ

ในการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารใช้วิธี
ติดต่อสื่อสารทางวิทยุหรือกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ให้ใช้
ทัศนสัญญาณตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคมร่วมกันกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กระทรวงกลาโหมอาจกำหนดให้การกระทำใดของอากาศยานเป็นการกระทำ
อันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะได้ โดยประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๒ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือเป็นกรณี que เชื่อได้ว่า
อากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัย
ต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) ใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่นบังคับอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตาม
คำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หรือที่กระทำการอันอาจเป็นภัยดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์
และวิธีการที่กำหนดในระเบียบกระทรวงกลาโหม

(๒) ทำลายอากาศยานนั้น โดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำลายอากาศยานนั้น
ได้ โดยรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมทราบทันทีพร้อมด้วยเหตุผล

(๑๓)

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกันแล้ว แต่ไม่อาจสกัดกันอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกันได้ทัน หากอากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ

มาตรา ๑๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็นการขึ้นอากาศยานพลเรือน ให้ใช้การสกัดกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อสื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกันบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตจำกัดการบินหรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี

หมวด ๒

การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

มาตรา ๑๕ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยาน ที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิด ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ค้น หรือกักอากาศยาน

(๒) ยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้

ในการกระทำความผิด

(๓) จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) สั่งผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือให้กระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร

การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๖ ถ้าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่า ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้น หรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อย

อากาศยานนั้นไป แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป มิให้นำระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นมาเป็นระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่ระยะเวลาดังกล่าวต้องไม่เกินสิบสองวัน หากมีความจำเป็นต้องใช้เวลากว่าสิบสองวัน ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารติดต่อขอรับอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารสูงสุด เพื่อขยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็น แต่ต้องไม่เกินสิบสองวัน

มิให้นำเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหามายังที่ทำการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีอำนาจสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นรวมเข้าในระยเวลานานำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๒๐ การเก็บรักษาอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และในกรณีที่ได้มีการมอบสำนวนการสอบสวนให้แก่พนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๗ แล้ว หากระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้บุคคลอื่นที่มีใช้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เก็บรักษา ให้ถือว่าเป็นการเก็บรักษาแทนพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร

การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามหมวดนี้

มาตรา ๒๒ ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น ได้แก่

- (๑) การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย
- (๒) การสกัดกั้น
- (๓) การเคลื่อนย้ายอากาศยาน
- (๔) การเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐาน
- (๕) การใช้อาวุธเพื่อปฏิบัติการทำลายอากาศยาน
- (๖) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การคำนวณค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ ให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย เป็นกรรมการ และให้เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งมีอำนาจพิจารณา กำหนดจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัติการสกัดกั้นตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๔ เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา ๒๓ ได้พิจารณากำหนดค่าใช้จ่ายแล้ว ให้คณะกรรมการแจ้งให้กองทัพอากาศทราบ และให้กองทัพอากาศดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็ว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด

ในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลง จนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายในเวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นตามวรรคสามให้นำมาชำระเป็นค่าใช้จ่ายตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามวรรคหนึ่ง และหากเหลือเท่าใด ให้คืนเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเรียกให้มารับคืนภายในหนึ่งปี หากพ้นกำหนดแล้ว เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานมิได้มารับคืน ให้เงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน ในกรณีไม่พอชำระค่าใช้จ่าย ให้กองทัพอากาศมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายต่อศาล

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ

หมวด ๔ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๒๖ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใดๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๒๗ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ

มาตรา ๒๘ บรรดากฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๒๙ ให้แผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นแผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไปได้อีกเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๐ บรรดาการสอบสวนที่ได้กระทำตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งยังไม่เสร็จสิ้นในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าการสอบสวนที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

การยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ถือว่าเป็นการยึดตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๑ การเรียกค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้น ตลอดจนค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และยังไม่แล้วเสร็จก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมส่งเรื่องให้คณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๒๓ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เพื่อคณะกรรมการพิจารณาต่อไป

คำสั่งของกองทัพอากาศที่กำหนดค่าใช้จ่ายและค่าภาระ และได้แจ้งให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบทราบแล้ว และยังไม่อยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

(๑๘)

มาตรา ๓๒ ในระหว่างที่ยังไม่มีการกำหนดแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับแผนการบิน และให้ใช้บังคับไปจนกว่าจะมีแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป

**สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.**

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาในคราวนี้มีอยู่ด้วยกันสองร่าง คือ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงกลาโหมเสนอ และร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาตรวจสอบกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีแล้ว เห็นว่า ตามหลักการของร่างฯ ที่กระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคมแก้ไขนั้น สามารถแยกหลักการสำคัญได้สองประการ คือ การจัดทำแผนการบินของอากาศยานและการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งการแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าวจะทำให้หลักเกณฑ์การปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายการสกัดกั้นและการใช้อาวุธ การสอบสวนสืบสวนเบื้องต้น การยึดอากาศยานและการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ มีความชัดเจนขึ้น และเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี

แต่อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นว่า หลักการในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินซึ่งกำหนดให้อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องจัดทำแผนการบินและแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศนั้น ควรที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ อีกฉบับหนึ่ง เพราะเป็นหลักการทั่วไปสำหรับการนำอากาศยานขึ้นทำการบินและเป็นข้อปฏิบัติของผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบิน รวมทั้งกำหนดให้อากาศยานทุกลำต้องปฏิบัติตาม

กฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนด้วย เป็นร่างกฎหมายอีกฉบับหนึ่งประกอบกัน

๒.สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

ขั้นตอนการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

(๑) การประกาศเขตแสดงตน เนื่องจากอากาศยานที่เข้ามาในราชอาณาจักรนั้นมีหลายประเภท และในขณะเดียวกันมีทั้งอากาศยานที่เป็นของพลเรือนและอากาศยานของทหารด้วย ประกอบกับเทคโนโลยีในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงต้องกำหนดขอบเขตในการแสดงตนของอากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน ดังนั้น จึงกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่อากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งต้องแสดงเจตนาหรือความประสงค์ในการเข้ามาในเขตแสดงตนนั้น (ร่างมาตรา ๖)

(๒) ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายและการแจ้งแผนการบิน การตรวจและพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามที่กองบัญชาการทหารสูงสุดกำหนดขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๗) ส่วนการแจ้งแผนการบินนั้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินจะต้องส่งคำขออนุญาตหรือแผนการบินให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารด้วย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีข้อมูลเกี่ยวกับการบินของอากาศยานในส่วนของพลเรือนรวมทั้งในกรณีที่เป็นอากาศยานที่ใช้ในราชการด้วย (ร่างมาตรา ๘)

(๓) การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการทำลายอากาศยาน กำหนดหลักเกณฑ์การนำอากาศยานขึ้นทำการสกัดกั้น โดยหากไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายของอากาศยานลำนั้นได้ มีเหตุอันควรสงสัยว่าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรืออนุสัญญา หรือเมื่ออากาศยานนั้นกระทำการอันเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ รวมทั้งการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการที่จะสั่งให้อากาศยานบินไปตามเส้นทางที่กำหนด หรือมีอำนาจในการที่จะทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๑๑ และร่างมาตรา ๑๒) และในกรณีที่ไม่สามารถสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการที่จะใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ (ร่างมาตรา ๑๓)

ขั้นตอนการกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และสืบสวน
สอบสวนเบื้องต้น

(๑) เมื่อบังคับอากาศยานที่ต้องสงสัยลงสู่ภาคพื้นแล้ว

เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการดำเนินการตรวจ ค้น กัก ยึด
อากาศยาน จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น รวมทั้งการสั่งให้ผู้ควบคุมอากาศยาน
หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ
หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร (ร่างมาตรา ๑๕) และหากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่
เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้สั่งให้เคลื่อนย้ายอากาศยานก็จะต้องได้รับโทษในทางอาญาฐานไม่ปฏิบัติ
ตามคำสั่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

(๒) ผลการตรวจและค้นอากาศยาน

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศ
ยานโดยผิดกฎหมาย หรือไม่มีสิ่งของที่เป็นความผิด เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อย
อากาศยานนั้นหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของฝ่ายพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศ
ยานนั้นไป (ร่างมาตรา ๑๖)

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีการกระทำผิด
กฎหมายเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น และส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วย
อากาศยาน หลักฐาน และสิ่งของที่ยึดไว้ไปยังพนักงานสอบสวน (ร่างมาตรา ๑๗)

(๓) การเก็บรักษาอากาศยานสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและ
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สิน
ที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทาง
ราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร
สำหรับการเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจ
กำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาไว้ได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษา
นั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ
(ร่างมาตรา ๒๐)

ขั้นตอนการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้น

กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย
ค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
และให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อการชำระค่าใช้จ่ายได้ (ร่างมาตรา ๒๑)
และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกำหนดค่าใช้จ่าย จึงกำหนดให้มีกระบวนการพิจารณาการ
กำหนดค่าใช้จ่าย โดยให้มีคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๓) และใน
กรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศ
มีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการชำระ
ค่าใช้จ่ายครบถ้วน และหากเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายใน

เวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศยานนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาด หรือขายโดยวิธีอื่นได้ (ร่างมาตรา ๒๔) แต่มิให้ใช้บังคับกับอากาศยานของส่วนราชการ และในกรณีที่เป็นอากาศยานของรัฐต่างประเทศก็ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๒ ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๑) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบิน เนื่องจากแผนการบินเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับอากาศยานที่จะทำการบิน โดยอากาศยานทุกลำไม่ว่าจะเป็นของพลเรือนหรือของราชการก็ตามจะต้องมีแผนการบินเพื่อใช้ในการแสดงตนและตรวจสอบการเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น จึงกำหนดเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินนั้น (ร่างมาตรา ๕ (เพิ่มมาตรา ๑๖/๔))

(๒) กำหนดรูปแบบของแผนการบิน อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินอากาศ และเพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ตามร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ฯ (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๔/๑)) ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์การจัดทำแผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศมาใช้บังคับกับการเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และหน่วยงานราชการอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๕ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)) เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติในปัจจุบันและเพื่อให้การควบคุมอากาศยานมีประสิทธิภาพ และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบิน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙ (ร่างมาตรา ๘ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)) รวมทั้งการกำหนดโทษกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบิน (ร่างมาตรา ๗ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑))

(๓) การปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ เนื่องจากกฎจราจรทางอากาศ เป็นการกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานของพลเรือนหรือของทางราชการหรือไม่ก็ตาม ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้

(๒๓)

หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ
ของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓))

**รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎร**



รายงาน

ของ

คณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วย
การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ.

สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

(ถ้าเนา)

ด่วนที่สุด
ที่ ๔๕๔๗/๒๕๕๒

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

๔ กันยายน ๒๕๕๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยรายงานของคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายกิตติศักดิ์ จุลสารวาล | ๒. หม่อมราชวงศ์กิติวัฒนา ไชยันต์ |
| ๓. นายเกียรติอุดม เมนะสวัสดิ์ | ๔. นายจิรวุฒิ ศิริพานิชย์ |
| ๕. นายชาญชัย ประเสริฐสุวรรณ | ๖. นายฉัตรกุล ทีปสุวรรณ |
| ๗. พลอากาศเอก ทองเลื่อน ประพัฒน์ทอง | ๘. นายเทวฤทธิ์ นิกเรต |
| ๙. เรือเอก ช่างศักดิ์ สุตกุล | ๑๐. นายนัจมุดดีน อูมา |
| ๑๑. นายนิคม วิจารณ์ศิริกุล | ๑๒. นายนิรมิต สุจารี |
| ๑๓. นางบุญเรือน ศรีเรศ | ๑๔. พลโท ปิยะพล วัฒนกุล |
| ๑๕. นายปิยะรัช หมั่นแสน | ๑๖. นายประพัฒน์ วิเศษจินดาวัฒนา |
| ๑๗. ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย | ๑๘. นางสาวพชรพรรณ อินบุญสม |
| ๑๙. พลเอก พิชาณุเมธ ม่วงมณี | ๒๐. นาวาอากาศเอก ภาณุ อดทน |
| ๒๑. นายวิเชียร อุดมศักดิ์ | ๒๒. นายวิทยา ทรงคำ |
| ๒๓. นายศิริโชค โสภา | ๒๔. นายสกลธี ภัททิยกุล |
| ๒๕. นายสนอง เทพอักษรณรงค์ | ๒๖. นายสมชาย พิพิธวัฒน์ |
| ๒๗. พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์ | ๒๘. นายสุภาพ ปุราณิธี |
| ๒๙. นายสุรพงษ์ อังอัมพรวิไล | ๓๐. นายสุรพล เกียรติไชยากร |
| ๓๑. นาวาอากาศเอก อนุศิษฐ์ นาคทรพรพ | ๓๒. นายอภิชาติ ศักดิ์เศรษฐ์ |
| ๓๓. หม่อมหลวงอภิเมงคกุล โสณกุล | ๓๔. นายอรรถพร พลบุตร |
| ๓๕. นายอรรถวิรัช สุวรรณภักดี | ๓๖. นางสาวอรุณี ปริศนานันท์กุล |

(๒๗)

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว จึงกราบเรียนมา
เพื่อโปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) พลเอก พิชายเมธ ม่วงมณี

(พิชายเมธ ม่วงมณี)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๖-๗

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๕๑

สำเนาถูกต้อง

พันจ่าอากาศเอก 

(ศักดิ์สิทธิ์ ภูสิโรรัมย์)

ผู้ช่วยเลขานุการตามข้อบังคับ ฯ



ศักดิ์สิทธิ์, สิริกร / ร่าง

ลักษณะ / พิมพ์

 / ตรวจ

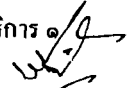
ตรวจทาน

ครั้งที่ ๑ พ.อ.อ.ศักดิ์สิทธิ์ ภูสิโรรัมย์

นางสาวนาฏลัดดา มหาชัย

นางสาวสิริกกร เทียนศรี

ครั้งที่ ๒ นายอรุณ ภายหลังแผ้ว

ครั้งที่ ๓ คณะทำงาน ฯ สำนักกรรมการ ๑ 

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติกภายใน ๗ วัน นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้ดำเนินการแล้ว ปรากฏผลดังนี้

๑. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญได้มีมติเลือกตั้ง

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| (๑) พลเอก พิชายเมธ ม่วงมณี | เป็นประธานคณะกรรมการ |
| (๒) ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| (๓) นายศิริโชค โสภา | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| (๔) นายสนอง เทพอักษรณรงค์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| (๕) นายวิทยา ทรงคำ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| (๖) หม่อมราชวงศ์กิติวัฒนา ไชยยันต์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| (๗) นาวาอากาศเอก อนุศิษฐ์ นาคทรพรพ | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ |
| (๘) นายกิตติศักดิ์ จุลสำรวล | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| (๙) นางบุญรื่น ศรีธเรศ | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่สอง |
| (๑๐) นายปิยะรัช หมั่นแสน | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |
| (๑๑) นายอรรถพร พลบุตร | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |

๒. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติแต่งตั้ง พันจ่าอากาศเอก สักดิ์สิทธิ์ ภูสิโรรัมย์ วิทยากร ๕ กลุ่มงานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการในคณะกรรมการ ตามข้อบังคับ การประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๒

๓. ผู้เข้าร่วมประชุม คือ

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| (๑) พลอากาศตรี ทวีเคนศ อังสุสิงห์ | เสนาธิการ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ |
| (๒) นาวาอากาศเอก วิสุรินทร์ มุลละ | รองเสนาธิการ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ |
| (๓) นาวาอากาศเอก ธนศักดิ์ เมตะนันท์ | ผู้อำนวยการกองยุทธการ กรมยุทธการทหารอากาศ |
| (๔) นาวาอากาศโท สุพจน์ มิตรยอคงส์ | หัวหน้าแผนกฤษฎีกา กองวิทยาการ
สำนักงานพระธรรมนูญ กองทัพอากาศ |

๔. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีผู้เสนอคำแปรญัตติ

๕. ผลการพิจารณา

<u>ชื่อร่างพระราชบัญญัติ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>คำปรารภ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๔</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๑</u>	
<u>การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๗</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๘</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๐</u>	ไม่มีการแก้ไข

<u>มาตรา ๑๑</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๒</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๔</u>	มีการแก้ไข
<u>หมวด ๒</u> <u>การกักและยึดอากาศยาน และการจับ</u> <u>ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๗</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๐</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๓</u> <u>ค่าใช้จ่าย</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๑</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๒</u>	มีการแก้ไข

(๓๑)

<u>มาตรา ๒๓</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๔</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๔</u> <u>บทกำหนดโทษ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>บทเฉพาะกาล</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๗</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๘</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๐</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๑</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๒</u>	มีการแก้ไข

๖. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

เนื่องจากการกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ ได้กำหนดระยะเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานจะต้องนำค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินมาชำระให้แก่กองทัพอากาศภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันได้รับแจ้งจากกองทัพอากาศ แต่ตามมาตรา ๒๔ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติให้กองทัพอากาศไปดำเนินการ

(๓๒)

เรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็วเท่านั้น โดยกำหนดระยะเวลาในการชำระ
ค่าใช้จ่ายจะเป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด ดังนั้น ในการออกระเบียบดังกล่าวก็
สมควรกำหนดระยะเวลาซึ่งทางราชการจะได้รับประโยชน์สูงสุด

๗. ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและข้อสังเกตของคณะกรรมการ
มาพร้อมกับรายงานนี้ด้วยแล้ว

นาวาอากาศเอก



(อนุศิษฐ์ นาคทรรรถ)

เลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ

(๓๓)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ.

หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญและให้มีการประสานกันมากขึ้น ในการปฏิบัติต่ออากาศยานนั้น แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน สมควรปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ. ๒๕๑๕

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานพลเรือน” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และอากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ราชอาณาจักร” ให้หมายความรวมถึง เขตแดนของตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดตามมาตรา ๖

“แผนการบิน” หมายความว่า แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“พิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติ และทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ กรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทัศนสัญญาณ การใช้อากาศยานขึ้นสัปดาห์ หรือวิธีอื่นใด

“สัปดาห์” หมายความว่า การนำสหราชอาณาจักรขึ้นปฏิบัติการเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่ายและการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ

“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” ให้หมายความรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศกำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม

“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะ

(๓๖)

ทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมา
ดำเนินคดี

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วย
การบินอากาศ และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
หรือรัฐต่างประเทศกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยของอากาศยานราชการ
หรืออากาศยานของรัฐต่างประเทศแล้วแต่กรณีด้วย

“เจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิควบคุมดูแลให้สัตยาบันหนังสือขึ้นลง” หมายความว่า เจ้าหน้าที่
ผู้มีสิทธิควบคุมดูแลให้สัตยาบันหนังสือขึ้นลงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่
ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง
ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของ
แต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

มาตรา ๖ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตน
เพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๗ ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัย
ทางอากาศที่กองทัพไทยกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘ เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๙ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๘

มาตรา ๑๐ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) สั่งให้อากาศยานบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือบินไปยังเขตแดน หรือบินให้พ้นเขตห้าม เขตกักการบินหรือเขตอันตราย หรือบินไปลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน หรือสั่งให้อากาศยานกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น

(๒) สกักกันอากาศยานตามมาตรา ๑๑

(๓) ทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามมาตรา ๑๓

มาตรา ๑๑ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกักกันอากาศยานใดได้เมื่อมีเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

(๑) ไม่สามารถตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานส่วนนั้นจากภาคพื้นได้

(๒) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานส่วนนั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายอื่น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เช่น

(ก) การปฏิบัติตามแผนการบินและตามกฎจราจรทางอากาศ เป็นต้นว่า การใช้สถานที่ขึ้นลงของอากาศยาน การบินตามเส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้าม เขตกักการบินหรือเขตอันตราย

(ข) การบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร

(ค) การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือการทิ้งร่มอากาศ

(ง) การพายุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน หรือการใช้เครื่องถ่ายภาพหรืออุปกรณ์เก็บข้อมูลจากอากาศยาน

(๑) เมื่ออากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ

ในการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารใช้วิธีติดต่อสื่อสารทางวิทยุหรือกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ให้ใช้ทัศนสัญญาณตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กระทรวงกลาโหมอาจกำหนดให้การกระทำใดของอากาศยานเป็นการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๒ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือเป็นกรณีที่เชื่อได้ว่าอากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) ใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่นบังคับอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หรือที่กระทำการอันอาจเป็นภัยดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในระเบียบกระทรวงกลาโหม

(๒) ทำลายอากาศยานนั้น โดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมทราบทันทีพร้อมด้วยเหตุผล

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นแล้ว แต่ไม่อาจสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นได้ทัน หากอากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ

มาตรา ๑๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็นอากาศยานพลเรือน ให้ใช้วิธีการนำอากาศยานขึ้นทวิรสกักกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อสื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกักกันบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตกำกักการบินหรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี

หมวด ๒

การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

มาตรา ๑๕ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยาน ที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิด ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ค้น หรือกักอากาศยาน

(๒) ยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้

ในการกระทำความผิด

(๓) จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) สั่งผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือให้กระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร

การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๖ ถ้าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่า ผู้ควบคุมอากาศยานนั้น ไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และมีได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้น หรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อย

อากาศยานนั้นไป แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติหน้าที่ที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป มิให้นำระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นมาเป็นระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่ระยะเวลาดังกล่าวต้องไม่เกินสิบสองวัน หากมีความจำเป็นต้องใช้เวลาเกินสิบสองวัน ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารติดต่อบริหารอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารสูงสุด เพื่อยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็น แต่ต้องไม่เกินสิบสองวัน

มิให้นำเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหามายังที่ทำการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีอำนาจสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นรวมเข้าในระยเวลานำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๒๐ การเก็บรักษาอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และในกรณีที่ได้มีการมอบสำนวนการสอบสวนให้แก่พนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๗ แล้ว หากระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้บุคคลอื่นที่มีใช้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เก็บรักษา ให้ถือว่าเป็นการเก็บรักษาแทนพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร

(๔๑)

การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ

หมวด ๓

ค่าใช้จ่าย

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นแสร้งหรือมีการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามหมวดนี้

มาตรา ๒๒ ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นแสร้งหรือการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น ได้แก่

- (๑) การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย
- (๒) การสกัดกั้น
- (๓) การเคลื่อนย้ายอากาศยาน
- (๔) การเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐาน
- (๕) การใช้อาวุธเพื่อปฏิบัติการทำลายอากาศยาน
- (๖) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การคำนวณค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ ให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย เป็นกรรมการ และให้เจ้าผู้บัญชาการกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งมีอำนาจพิจารณากำหนดจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัติการสกัดกั้นตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๔ เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา ๒๓ ได้พิจารณากำหนดค่าใช้จ่ายแล้ว ให้คณะกรรมการแจ้งให้กองทัพอากาศรบ และให้กองทัพอากาศดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็ว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด

ในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลง จนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายในเวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นตามวรรคสาม ให้นำมาชำระเป็นค่าใช้จ่ายตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามวรรคหนึ่ง และหากเหลือเท่าใด ให้คืนเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเรียกให้มารับคืนภายในหนึ่งปี หากพ้นกำหนดแล้ว เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานมิได้มารับคืน ให้เงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน ในกรณีไม่พอชำระค่าใช้จ่าย ให้กองทัพอากาศมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายต่อศาล

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ

หมวด ๔

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๒๖ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๒๗ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ

มาตรา ๒๘ บรรดากฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ ซึ่งใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๒๙ ให้แผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นแผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไปได้อีกเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๐ บรรดาการสอบสวนที่ได้กระทำตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ ซึ่งยังไม่เสร็จสิ้นในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าการสอบสวนที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ เป็นการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

การยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๕ ให้ถือว่าเป็นการยึดตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๑ การเรียกค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยาน
ลงสู่พื้น ตลอดจนค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ได้ดำเนินการตาม
พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๘ และยังไม่
แล้วเสร็จก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงกลาโหมส่งเรื่องให้คณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๒๓ ภายในสามสิบวัน
นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เพื่อคณะกรรมการพิจารณาต่อไป

คำสั่งของกองทัพอากาศที่กำหนดค่าใช้จ่ายและค่าภาระ และได้แจ้งให้ผู้ที่ต้อง
รับผิดชอบทราบแล้ว และยังอยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่อ
อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๘ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนด
ค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๒ ในระหว่างที่ยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยแผนการบิน
ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้คณะรัฐมนตรีหรือทบวงพลเรือนที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง
แต่ละทบวง และให้ความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๘ ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีกฎหมายว่าด้วย
แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

.....

.....

**ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว)**

วุฒิสภาต้องพิจารณาให้เสร็จภายใน ๖๐ วัน (๔๕)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ ๒๖
วันที่ ๙ พ.ย. ๒๕๕๒
เวลา ๑๐.๓๗ น.



ที่ สผ ๐๐๑๔/รทผ๗๐๒

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

พฤศจิกายน ๒๕๕๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล
และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)
วันพุธที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๕๒ และครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๒
ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่
กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

ฉะนั้น จึงส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๔๖

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายชัย ชิดชอบ)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๒๗๕/๕๖ วันที่ ๗ พ.ย. ๕๒
เวลา ๑๐.๔๖ น. ส่ง ส.ค.ค.
สำนักงานประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๕๒๙

กลุ่มงานนิติคดี
รับที่ ๖๑(๒) / ๖๕๖
วันที่ ๗ พ.ย. ๕๒
เวลา ๑๖.๐๐ น.
สำนักงานประชุม

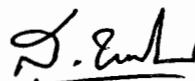
สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติ
ดังกล่าว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่
๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จ
แล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)
วันพุธที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๒ และครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๒
ที่ประชุมได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.
ในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อ
พิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภา เมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๒



(นายสุวิจักขณ์ นาควัชระ)

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

(๔๗)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พ.ศ.

หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญ และให้มีการประสานกันมากขึ้นในการปฏิบัติต่ออากาศยานนั้น แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้น สมควรปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
/4

(๔๘)

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ.

.....
.....
.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ และมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่ง
ราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำ
ผิดกฎหมาย พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานพลเรือน” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และอากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ราชอาณาจักร” ให้หมายความรวมถึง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดตามมาตรา ๖

“แผนการบิน” หมายความว่า แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“พิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติ และทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทัศนสัญญาณ การใช้อากาศยานขึ้นสกัดกัน หรือวิธีอื่นใด

“สกัดกัน” หมายความว่า การปฏิบัติการเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่าย และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ

“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” ให้หมายความรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศกำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม

“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน ตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดี

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือรัฐต่างประเทศกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยของอากาศยานราชการ หรืออากาศยานของรัฐต่างประเทศแล้วแต่กรณีด้วย

“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

(๕๐)

หมวด ๑
การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

มาตรา ๖ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๗ ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองทัพไทย กำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘ เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และหน่วยงานให้บริการจราจร ทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๙ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบิน เข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการ ตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗

มาตรา ๑๐ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) สั่งให้อากาศยานบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือบินไปยังเขตแดน หรือบินให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย หรือบินไปลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราว ของอากาศยาน หรือสั่งให้อากาศยานกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น

(๒) สก้ดกั้นอากาศยานตามมาตรา ๑๑

(๓) ทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามมาตรา ๑๓

มาตรา ๑๑ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสก้ดกั้นอากาศยานใดได้ เมื่อมีเหตุหนึ่ง เหตุใดดังต่อไปนี้

(๑) ไม่สามารถตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานนั้นจากภาคพื้นได้

(๕๑)

(๒) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานนั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายอื่น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เช่น

- (ก) การปฏิบัติตามแผนการบินและตามกฎจราจรทางอากาศ เป็นต้นว่า การใช้สถานที่ขึ้นลงของอากาศยาน การบินตามเส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้าม เขตจำกัดการบินหรือเขตอันตราย
- (ข) การบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร
- (ค) การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือการทิ้งร่มอากาศ
- (ง) การพายุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน หรือการใช้เครื่องถ่ายภาพหรืออุปกรณ์เก็บข้อมูลจากอากาศยาน

(๓) เมื่ออากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ

ในการนำอากาศยานขึ้นสกัดกันตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารใช้วิธีติดต่อสื่อสารทางวิทยุหรือกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ให้ใช้ทัศนสัญญาณตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กระทรวงกลาโหมอาจกำหนดให้การกระทำใดของอากาศยานเป็นการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๒ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือเป็นกรณีที่เชื่อได้ว่าอากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) ใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่นบังคับอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หรือที่กระทำการอันอาจเป็นภัยดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในระเบียบกระทรวงกลาโหม

(๒) ทำลายอากาศยานนั้น โดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมทราบทันทีพร้อมด้วยเหตุผล

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกันแล้ว แต่ไม่อาจสกัดกันอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกันได้ทัน หากอากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ

(๕๒)

มาตรา ๑๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็นอากาศยานพลเรือน ให้ใช้วิธีการนำอากาศยานขึ้นสกัดกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อสื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกันบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตจำกัดการบินหรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี

หมวด ๒

การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

มาตรา ๑๕ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยาน ที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิด ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ค้น หรือกักอากาศยาน

(๒) ยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการ

กระทำความผิด

(๓) จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) สั่งผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยาน หรือให้

กระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร

การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๖ ถ้าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่า ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และมีได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมายรวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้น หรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป มิให้นำระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นมาเป็น ระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่ระยะเวลา ดังกล่าวต้องไม่เกินสิบสองวัน หากมีความจำเป็นต้องใช้เวลาเกินสิบสองวัน ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารติดต่อขอรับ อนุมัติจากผู้บัญชาการทหารสูงสุด เพื่อขยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็น แต่ต้องไม่เกินสิบสองวัน

มิให้นำเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหามายังที่ทำการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีอำนาจ สืบสวนสอบสวนเบื้องต้นรวมเข้าในระยะเวลานำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่ เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญา

มาตรา ๒๐ การเก็บรักษาอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตาม ระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และในกรณีที่ได้มี การมอบสำนวนการสอบสวนให้แก่พนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๗ แล้ว หากระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้ บุคคลอื่นที่มีใช้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เก็บรักษา ให้ถือว่าเป็นการเก็บรักษาแทนพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การ เก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการ ขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร

การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนด ให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาต ให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ

หมวด ๓

ค่าใช้จ่าย

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นหรือมีการปฏิบัติการ เพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติ แห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคง แห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบใช้ ค่าใช้จ่ายตามหมวดนี้

มาตรา ๒๒ ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นหรือการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น ได้แก่

- (๑) การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย
- (๒) การสกัดกั้น
- (๓) การเคลื่อนย้ายอากาศยาน
- (๔) การเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐาน
- (๕) การใช้อาวุธเพื่อปฏิบัติการทำลายอากาศยาน
- (๖) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การคำนวณค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ ให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย เป็นกรรมการ และให้ผู้บัญชาการกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งมีอำนาจพิจารณากำหนดจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัติการสกัดกั้นตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๔ เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา ๒๓ ได้พิจารณากำหนดค่าใช้จ่ายแล้ว ให้คณะกรรมการแจ้งให้กองทัพพลาอากาศรบ และให้กองทัพพลาอากาศดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็ว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด ในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพพลาอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลง จนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายในเวลาที่กำหนด ให้กองทัพพลาอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นตามวรรคสาม ให้นำมาชำระเป็นค่าใช้จ่ายตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามวรรคหนึ่ง และหากเหลือเท่าใด ให้คืนเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเรียกให้มารับคืนภายในหนึ่งปี หากพ้นกำหนดแล้ว เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานมิได้มารับคืน ให้เงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน ในกรณีไม่พอชำระค่าใช้จ่ายให้กองทัพพลาอากาศมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายต่อศาล

(๕๕)

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ

หมวด ๔
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๒๖ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๒๗ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ

มาตรา ๒๘ บรรดากฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๒๙ ให้แผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นแผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไปได้อีกเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

(๕๖)

มาตรา ๓๐ บรรดาการสอบสวนที่ได้กระทำตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งยังไม่เสร็จสิ้นในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าการสอบสวนที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

การยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ถือว่าเป็นการยึดตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๑ การเรียกค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นตลอดจนค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และยังไม่แล้วเสร็จก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมส่งเรื่องให้คณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๒๓ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เพื่อคณะกรรมการพิจารณาต่อไป

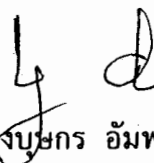
คำสั่งของกองทัพอากาศที่กำหนดค่าใช้จ่ายและค่าภาระ และได้แจ้งให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบทราบแล้ว และยังไม่อยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๒ ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎกระทรวงว่าด้วยแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้ความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีกฎกระทรวงว่าด้วยแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

.....

.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร



(นางบุษกร อัมพรประภา)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานพระราชบัญญัติและยุติติ ๒

สำนักการประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๕๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาในคราวนี้มีอยู่ด้วยกันสองร่าง คือ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงกลาโหมเสนอ และร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาตรวจสอบกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีแล้ว เห็นว่า ตามหลักการของร่างฯ ที่กระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคมเสนอ แก่ไข่นั้น สามารถแยกหลักการสำคัญได้สองประการ คือ การจัดทำแผนการบินของอากาศยาน และการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งการแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าวจะทำให้หลักเกณฑ์การปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายการสกัดกั้นและการใช้อาวุธ การสอบสวนสืบสวนเบื้องต้น การยึดอากาศยานและการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ มีความชัดเจนขึ้น และเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี

แต่อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นว่า หลักการในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินซึ่งกำหนดให้อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องจัดทำแผนการบินและแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศนั้น ควรที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ อีกฉบับหนึ่ง เพราะเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปสำหรับการนำอากาศยานขึ้นทำการบินและเป็นข้อปฏิบัติของผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบิน รวมทั้งกำหนดให้อากาศยานทุกลำต้องปฏิบัติตาม

กฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนด้วย เป็นร่างกฎหมายอีกฉบับหนึ่งประกอบกัน

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.

ขั้นตอนการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

(๑) การประกาศเขตแสดงตน เนื่องจากอากาศยานที่เข้ามาในราชอาณาจักรนั้นมีหลายประเภท และในขณะเดียวกันมีทั้งอากาศยานที่เป็นของพลเรือนและอากาศยานของทหารด้วย ประกอบกับเทคโนโลยีในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงต้องกำหนดขอบเขตในการแสดงตนของอากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน ดังนั้น จึงกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่อากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งต้องแสดงเจตนาหรือความประสงค์ในการเข้ามาในเขตแสดงตนนั้น (ร่างมาตรา ๖)

(๒) ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายและการแจ้งแผนการบิน การตรวจและพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามที่กองทัพไทยกำหนดขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๗) ส่วนการแจ้งแผนการบินนั้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินจะต้องส่งคำขออนุญาตหรือแผนการบินให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารด้วย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีข้อมูลเกี่ยวกับการบินของอากาศยานในส่วนของพลเรือนรวมทั้งในกรณีที่เป็นอากาศยานที่ใช้ในราชการด้วย (ร่างมาตรา ๘)

(๓) การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการทำลายอากาศยาน กำหนดหลักเกณฑ์การนำอากาศยานขึ้นทำการสกัดกั้น โดยหากไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายของอากาศยานลำนั้นได้ มีเหตุอันควรสงสัยว่าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรืออนุสัญญา หรือเมื่ออากาศยานนั้นกระทำการอันเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ รวมทั้งการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการที่จะสั่งให้อากาศยานบินไปตามเส้นทางที่กำหนด หรือมีอำนาจในการที่จะทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๑๑ และร่างมาตรา ๑๒) และในกรณีที่ไม่สามารถสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการที่จะใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ (ร่างมาตรา ๑๓)

ขั้นตอนการกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และสืบสวน
สอบสวนเบื้องต้น

(๑) เมื่อบังคับอากาศยานที่ต้องสงสัยลงสู่ภาคพื้นแล้ว

เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการดำเนินการตรวจ ค้น กัก ยึด
อากาศยาน จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น รวมทั้งการสั่งให้ผู้ควบคุมอากาศยาน
หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ
หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร (ร่างมาตรา ๑๕) และหากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่
เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้สั่งให้เคลื่อนย้ายอากาศยานก็จะต้องได้รับโทษในทางอาญาฐานไม่ปฏิบัติ
ตามคำสั่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

(๒) ผลการตรวจและค้นอากาศยาน

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศ
ยานโดยผิดกฎหมาย หรือไม่มีสิ่งของที่เป็นความผิด เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อย
อากาศยานนั้นหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของฝ่ายพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศ
ยานนั้นไป (ร่างมาตรา ๑๖)

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีการกระทำผิด
กฎหมายเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น และส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วย
อากาศยาน หลักฐาน และสิ่งของที่ยึดไว้ไปยังพนักงานสอบสวน (ร่างมาตรา ๑๗)

(๓) การเก็บรักษาอากาศยานสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและ
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สิน
ที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทาง
ราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร
สำหรับการเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจ
กำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาไว้ได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษา
นั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ
(ร่างมาตรา ๒๐)

ขั้นตอนการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน

กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบใช้
ค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกันอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
และให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อการชำระค่าใช้จ่ายได้ (ร่างมาตรา ๒๑)
และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกำหนดค่าใช้จ่าย จึงกำหนดให้มีกระบวนการพิจารณาการ
กำหนดค่าใช้จ่าย โดยให้มีคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๓) และใน
กรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศ
มีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการชำระ
ค่าใช้จ่ายครบถ้วน และหากเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายใน

เวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศยานอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกชายทอดตลาด หรือขายโดยวิธีอื่นได้ (ร่างมาตรา ๒๔) แต่มิให้ใช้บังคับกับอากาศยานของส่วนราชการ และในกรณีที่เป็นอากาศยานของรัฐต่างประเทศก็ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๒ ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๑) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบิน เนื่องจากแผนการบินเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับอากาศยานที่จะทำการบิน โดยอากาศยานทุกลำไม่ว่าจะเป็นของพลเรือนหรือของราชการก็ตามจะต้องมีแผนการบินเพื่อใช้ในการแสดงตนและตรวจสอบการเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น จึงกำหนดเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินนั้น (ร่างมาตรา ๕ (เพิ่มมาตรา ๑๖/๔))

(๒) กำหนดรูปแบบของแผนการบิน อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินอากาศ และเพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ตามร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ฯ (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๑)) ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์การจัดทำแผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศมาใช้บังคับกับการเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และหน่วยงานราชการอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๕ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)) เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติในปัจจุบันและเพื่อให้การควบคุมอากาศยานมีประสิทธิภาพ และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบิน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙ (ร่างมาตรา ๘ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)) รวมทั้งการกำหนดโทษกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบิน (ร่างมาตรา ๗ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑))

(๓) การปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ เนื่องจากกฎจราจรทางอากาศ เป็นการกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานของพลเรือนหรือของทางราชการหรือไม่ก็ตาม ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้

(๖๑)

หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ
ของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓))

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)