



# สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



## เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗๐/๒๕๕๐

วันพุธที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๐

อ.พ. ๒๙๔/๒๕๕๐



จัดทำโดย  
สำนักกฎหมาย

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

Legislative Institutional Repository of Thailand

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... เสนอโดยคณะรัฐมนตรีชุดที่มีพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๐ และได้รับบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติ แห่งชาติ ครั้งที่ ๗๐/๒๕๕๐ วันพุธที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๐

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการ ของวงงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
ธันวาคม ๒๕๕๐

### เอกสารประกอบการพิจารณา

#### จัดทำโดย

นายনীต ผาสุข ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย  
นายสุชาติ พันทองคำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒  
นางสาวสมสมร นาคนาค นิตกร ๖ นางสาวจินดา สัตยารัฐานาวาณิชย์ นิตกร ๔  
นางสาวสุนันทา เรืองฉาย นิตกร ๔ นางสาวปรางทิพย์ หวังสมนึก นิตกร ๔  
นางสาววรรณิกา พัชระ วิทยากร ๓ นางสิริกัญย์ ส่องแสง เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๖  
นางงามตา ดีศรี เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๒ นางกาญจนา ว่าบ้านแลน เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒  
กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๔๓๑ ๔๒๔๖

#### ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักงานการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษา เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติ แห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ได้จากเว็บไซต์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ [www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ ในทงวันอังคารของสัปดาห์ ที่มีการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นต้นไป ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

## สารบัญ

หน้า

### ส่วนที่ ๑ บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ความเป็นมา สาระสำคัญ และบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำ  
ผิดกฎหมาย พ.ศ. ....

- บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ..... ๑
- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำ  
ผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ..... ๗
- สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำ  
ผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ..... ๙
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติ  
ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ..... ๒๑

### ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย ..... ๒๙
- การป้องกันภัยทางอากาศ ..... ๓๔

### ส่วนที่ ๓ ภาคผนวก

- ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน  
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ..... (๑)
- บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ  
ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ..... (๑๕)
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน  
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ..... -๑-
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน  
ที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒ ..... -๗-



LIRT

## ส่วนที่ ๑

- บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ความเป็นมา
- สาระสำคัญ
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ  
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand



## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

### ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรีชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๐ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗๐/๒๕๕๐ วันพุธที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๐

#### หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

#### เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญและให้มีการประสานกันมากขึ้นในการปฏิบัติต่ออากาศยาน

นั้น แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และการสืบสวนสอบสวน เบื้องต้นผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน สมควรปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

#### สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... มีเนื้อหาแบ่งออกเป็น ๔ หมวด และบทเฉพาะกาล รวมจำนวน ๓๒ มาตรา โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป



- กำหนดยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒ (ร่างมาตรา ๓)

- กำหนดบทนิยามคำว่า “อากาศยาน” “อากาศยานพลเรือน” “ราชอาณาจักร” “แผนการบิน” “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” “พิสุจน์ฝ่าย” “สกัดกั้น” “การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร หรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” “สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” “ผู้ควบคุมอากาศยาน” “เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน” และ “เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” (ร่างมาตรา ๔)

- กำหนดให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ (ร่างมาตรา ๕)

### หมวด ๑ การตรวจและพิสุจน์ฝ่าย

- กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๖)

- กำหนดให้ระบบการตรวจและพิสุจน์ฝ่าย เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองบัญชาการทหารสูงสุดกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๗)

- กำหนดให้เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบินส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด (ร่างมาตรา ๘)

- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร มีหน้าที่ตรวจและพิสุจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗ (ร่างมาตรา ๙)

- กำหนดอำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๐)

- กำหนดเหตุที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานใด ๆ ได้ (ร่างมาตรา ๑๑)



- กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารกระทำการตามที่กำหนดไว้ ในกรณีเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือในกรณีที่เชื่อได้ว่าอากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ (ร่างมาตรา ๑๒)

- กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นแล้ว แต่ไม่อาจสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นได้ทัน หากอากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๓)

- กำหนดให้ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็นอากาศยานพลเรือน ให้ใช้การสกัดกั้นเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อสื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกั้นบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดนหรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนดหรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๔)

## หมวด ๒ การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

- กำหนดอำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยาน และบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยานที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่ากระทำความผิด (ร่างมาตรา ๑๕)

- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป หากปรากฏว่าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และมีได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น (ร่างมาตรา ๑๖)

- กำหนดให้ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า (ร่างมาตรา ๑๗)



- กำหนดเกี่ยวกับวิธีการนับระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งให้แก่พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการต่อไป (ร่างมาตรา ๑๘)

- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๙)

- กำหนดวิธีการเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐานที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๒๐)

### หมวด ๓ ค่าใช้จ่าย

- กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ (ร่างมาตรา ๒๑)

- กำหนดถึงค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นและปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้น (ร่างมาตรา ๒๒)

- กำหนดให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่าย พร้อมทั้งกำหนดอำนาจของคณะกรรมการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๓)

- กำหนดวิธีการในการดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๔)

- กำหนดว่าในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักปฏิบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)

### หมวด ๔ บทกำหนดโทษ

- กำหนดว่าการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร เป็นความผิด (ร่างมาตรา ๒๖)

### บทเฉพาะกาล

- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ (ร่างมาตรา ๒๗)



- กำหนดว่าบรรดา กฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒๘)

- กำหนดให้แผนป้องกันภัยทางอากาศ และเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นแผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไปได้อีกเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๙)

- กำหนดว่าบรรดาการสอบสวนที่ได้กระทำตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งยังไม่เสร็จสิ้นในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าการสอบสวนที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

การยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ถือว่าเป็นการยึดตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๐)

- กำหนดว่าการเรียกค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้น ตลอดจนค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และยังไม่แล้วเสร็จก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมส่งเรื่องให้คณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๒๓ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เพื่อคณะกรรมการพิจารณาต่อไป

คำสั่งของกองทัพอากาศที่กำหนดค่าใช้จ่ายและค่าภาระ และได้แจ้งให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบทราบแล้ว และยังคงอยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๑)

- กำหนดว่าในระหว่างที่ยังไม่มีการกำหนดแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับแผนการบิน



และให้ใช้บังคับไปจนกว่าจะมีแผนการบิน  
ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ  
(ร่างมาตรา ๓๒)

\_\_\_\_\_



## ความเป็นมา

### ของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน

#### ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....

#### (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรีชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธาน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๐ และได้บรรจุระเบียบวาระ การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗๐/๒๕๕๐ วันพุธที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๐

โดยที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คณะรัฐมนตรีชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๐ อนุมัติหลักการตามที่ กระทรวงกลาโหมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา และในวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๐ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่อ อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติแล้ว และให้เสนอ สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป โดยมีเหตุผลดังนี้

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความ มั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ ฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญและให้มีการประสานกันมากขึ้นในการปฏิบัติต่ออากาศยานนั้น แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน สมควร ปรับปรุงบทบัญญัตินี้ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



LIART

# หน้าว่าง



Legislative Institutional Repository of Thailand

**สาระสำคัญ**  
**ร่างพระราชบัญญัติ**  
**ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

**๑. หลักการและเหตุผล**

**๑.๑ หลักการ**

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

**๑.๒ เหตุผล**

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญและให้มีการประสานกันมากขึ้นในการปฏิบัติต่ออากาศยานนั้น แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน สมควรปรับปรุงบทบัญญัตินี้ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติ

**๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)**

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....”

**๓. คำปรารภ**

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

**๔. บทจำกัดสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ**

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



LIRT

#### ๕. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

#### ๖. บทยกเลิกกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓)

ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

พ.ศ. ๒๕๑๙

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

#### ๗. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๔)

ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานพลเรือน” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และอากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ราชอาณาจักร” ให้หมายความรวมถึง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดตามมาตรา ๖

“แผนการบิน” หมายความว่า แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“พิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ กรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทัศนสัญญาณ การใช้อากาศยานขึ้นสกัดกัน หรือวิธีอื่นใด

“สกัดกัน” หมายความว่า การนำอากาศยานขึ้นทำการพิสูจน์ฝ่าย และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ

“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” ให้หมายความรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศกำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม

“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน ตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดี

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ

## ๘. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๕)

ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

## ๙. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

### ๙.๑ หมวด ๑ การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

- กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตน เพื่อป้องกันภัยทางอากาศโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๖)

เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

- กำหนดให้ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองบัญชาการทหารสูงสุดกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๗)

ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองบัญชาการทหารสูงสุดกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

- กำหนดให้เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด (ร่างมาตรา ๘)

เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด

- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗ (ร่างมาตรา ๙)

ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗

- กำหนดอำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๐)

เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) สั่งให้อากาศยานบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือบินไปยังเขตแดน หรือบินให้พ้นเขตห้าม เขตจำกัดการบินหรือเขตอันตราย หรือบินไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน หรือสั่งให้อากาศยานกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น

(๒) สก้ดกันอากาศยานตามมาตรา ๑๑

(๓) ทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามมาตรา ๑๓

- กำหนดเหตุที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสก้ดกันอากาศยานใด ๆ ได้ (ร่างมาตรา ๑๑)

ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสก้ดกันอากาศยานใดได้ เมื่อมีเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

(๑) ไม่สามารถตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานลำนั้นจากภาคพื้นได้

(๒) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานลำนั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายอื่น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เช่น

(ก) การปฏิบัติตามแผนการบินและตามกฎจราจรทางอากาศ เป็นต้นว่า การใช้สถานที่ขึ้นลงของอากาศยาน การบินตามเส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้าม เขตจำกัดการบิน หรือเขตอันตราย

(ข) การบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร บินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร

(ค) การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือการทิ้งร่มอากาศ

(ง) การพายุทศวรรษภัยไปกับอากาศยาน หรือการใช้เครื่องถ่ายภาพหรืออุปกรณ์เก็บข้อมูลจากอากาศยาน

(๓) เมื่ออากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร หรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ

ในการนำอากาศยานขึ้นสกัดกันตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารใช้วิธีติดต่อสื่อสารทางวิทยุหรือกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ให้ใช้ทัศนสัญญาณตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กระทรวงกลาโหมอาจกำหนดให้การกระทำใดของอากาศยานเป็นการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

**- กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารกระทำการตามที่กำหนดไว้ในกรณีเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือในกรณีที่เชื่อได้ว่าอากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ (ร่างมาตรา ๑๒)**

เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือเป็นกรณีที่เชื่อได้ว่าอากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) ใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่นบังคับอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หรือที่กระทำการอันอาจเป็นภัยดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในระเบียบกระทรวงกลาโหม

(๒) ทำลายอากาศยานนั้น โดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมทราบทันทีพร้อมด้วยเหตุผล



LIRT

- กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกันแล้ว แต่ไม่อาจสกัดกันอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกันได้ทัน หากอากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๑๓)

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกันแล้ว แต่ไม่อาจสกัดกันอากาศยานนั้นได้ หรือไม่อาจนำอากาศยานขึ้นสกัดกันได้ทัน หากอากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยให้นำความในมาตรา ๑๒ (๒) มาใช้บังคับ

- กำหนดให้ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็อากาศยานพลเรือน ให้ใช้การสกัดกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อ สื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกันบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบิน หรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๔)

ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็อากาศยานพลเรือน ให้ใช้การสกัดกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อ สื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกันบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี

#### ๙.๒ หมวด ๒ การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

- กำหนดอำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและ ผู้ควบคุมอากาศยาน และบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยานที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่ากระทำความผิด (ร่างมาตรา ๑๕)

ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยาน และบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยาน ที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิด ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ค้น หรือกักอากาศยาน



LIART

(๒) ยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิด

(๓) จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๔) สั่งผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยาน หรือให้กระทำการใดๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร

การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

**- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป หากปรากฏว่าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และมีได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น (ร่างมาตรา ๑๖)**

ถ้าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่า ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบิน และมีได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้น หรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด

**- กำหนดให้ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า (ร่างมาตรา ๑๗)**

ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า



**- กำหนดเกี่ยวกับวิธีการนับระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร  
ได้จัดส่งให้แก่พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการต่อไป (ร่างมาตรา ๑๘)**

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป มิให้นำระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นมาเป็น ระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่ระยะเวลาดังกล่าวต้องไม่เกินสิบสองวัน หากมีความจำเป็นต้องใช้เวลาเกินสิบสองวัน ให้เจ้าหน้าที่ ฝ่ายทหารติดต่อขอรับอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารสูงสุด เพื่อขยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็น แต่ต้องไม่เกินสิบสองวัน

มิให้นำเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหามายังที่ทำการของเจ้าหน้าที่ ฝ่ายทหารที่มีอำนาจสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นรวมเข้าในระยะเวลานำตัวผู้ต้องหาส่งให้ พนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง

**- กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงาน  
ฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา  
ความอาญา ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๙)**

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่ เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญา

**- กำหนดวิธีการเก็บรักษาอากาศยาน สิ่งของ และหลักฐานที่เกี่ยวข้อง  
(ร่างมาตรา ๒๐)**

การเก็บรักษาอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตาม ระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และ ในกรณีที่ได้มีการมอบสำนวนการสอบสวนให้แก่พนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๗ แล้ว หากระเบียบ ดังกล่าวได้กำหนดให้บุคคลอื่นที่มีใช้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เก็บรักษา ให้ถือว่าเป็นการเก็บรักษา แทนพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้ หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถ จำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร

การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่ผู้เก็บรักษานั้น มีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ



LIRT

### ๔.๓ หมวด ๓ ค่าใช้จ่าย

- กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานรับผิดชอบใช้ค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยาน จากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อ ความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ (ร่างมาตรา ๒๑)

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลาย อากาศยานจากภาคพื้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนบทบัญญัติ แห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อ ความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ ให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุม อากาศยานรับผิดชอบใช้ค่าใช้จ่ายตามหมวดนี้

- กำหนดถึงค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลาย อากาศยานจากภาคพื้น (ร่างมาตรา ๒๒)

ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยาน จากภาคพื้น ได้แก่

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

การคำนวณค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ในกฎกระทรวง

- กำหนดให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่าย พร้อมทั้งกำหนดอำนาจของ คณะกรรมการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๓)

ให้มีคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้บัญชาการ ทหารอากาศเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทน กรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย เป็นกรรมการ และให้เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งมีอำนาจพิจารณาหนดจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดจาก การปฏิบัติการสกัดกั้นตามพระราชบัญญัตินี้



LIART

**- กำหนดวิธีการในการดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๔)**

เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา ๒๓ ได้พิจารณากำหนดค่าใช้จ่ายแล้ว ให้คณะกรรมการแจ้งให้กองทัพอากาศทราบ และให้กองทัพอากาศดำเนินการเรียกให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานชำระค่าใช้จ่ายโดยเร็ว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกำหนด

ในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดีให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลง จนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายในเวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นตามวรรคสาม ให้นำมาชำระเป็นค่าใช้จ่ายตามจำนวนที่คณะกรรมการกำหนดตามวรรคหนึ่ง และหากเหลือเท่าใด ให้คืนเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเรียกให้มารับคืนภายในหนึ่งปี หากพ้นกำหนดแล้ว เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานมิได้มารับคืน ให้เงินดังกล่าวตกเป็นของแผ่นดิน ในกรณีไม่พอชำระค่าใช้จ่าย ให้กองทัพอากาศมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายต่อศาล

**- กำหนดว่าในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักปฏิบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)**

ในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายในการสกัดกั้นและการปฏิบัติการเพื่อทำลายอากาศยานจากภาคพื้นสำหรับอากาศยานของรัฐต่างประเทศ ให้เป็นไปตามหลักปฏิบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ

**๔.๕ หมวด ๔ บทกำหนดโทษ**

**- กำหนดว่าการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร เป็นความผิด (ร่างมาตรา ๒๖)**

ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๕ (๔) โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ



LIRT

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

#### ๑๐. บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๒๗ – มาตรา ๓๒)

- ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ

- บรรดากฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ มีผลใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

- ให้แผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นแผนป้องกันภัยทางอากาศและเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไปได้อีกเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้

- บรรดาการสอบสวนที่ได้กระทำตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ซึ่งยังไม่เสร็จสิ้นในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าการสอบสวนที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

การยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ถือว่าเป็นการยึดตามพระราชบัญญัตินี้

- การเรียกค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้น ตลอดจนค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และยังไม่แล้วเสร็จก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มีการอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมส่งเรื่องให้คณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามมาตรา ๒๓ ภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เพื่อคณะกรรมการพิจารณาต่อไป



LIRT

คำสั่งของกองทัพอากาศที่กำหนดค่าใช้จ่ายและค่าภาระ และได้แจ้งให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบทราบแล้ว และยังคงอยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

- ในระหว่างที่ยังไม่มีการกำหนดแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับแผนการบิน และให้ใช้บังคับไปจนกว่าจะมีแผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

**บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา**

**ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....  
และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๓๘๕๓ ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของกระทรวงกลาโหมไปพิจารณาด้วย แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๑๒๔๖๐ ลงวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๐ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ปรับปรุงนิยาม “เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ” และกำหนดแนวทางปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย) ตามที่กระทรวงกลาโหมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณารวมกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินของอากาศยาน) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอที่อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้เป็นฉบับเดียว โดยให้ความเห็นของกระทรวงคมนาคมไปพิจารณาด้วย แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) พิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงกลาโหม (สำนักงานปลัดกระทรวง และกองทัพอากาศ) และผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวง และกรมการขนส่งทางอากาศ) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติดังต่อไปนี้



๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับที่หน่วยงานเสนอ

๑.๑ กระทรวงคมนาคมเสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินของอากาศยาน)

(๑) เหตุผลและความจำเป็น

โดยที่ปัจจุบันผู้ควบคุมอากาศยานที่จะนำอากาศยานทำการบินในราชอาณาจักรต้องจัดทำแผนการบิน (Flight plan) และส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับอนุญาตจัดให้มีบริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือหน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศก่อนทำการบิน อีกทั้งยังสามารถส่งแผนการบินในระหว่างทำการบินต่อหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศที่ใกล้ที่สุดในกรณีไม่สามารถติดต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ ณ สถานที่ออกเดินทางได้ จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับแผนการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติในปัจจุบันอันจะทำให้กฎหมายไม่ล้าสมัย และเป็นไปตามภาคผนวก ๒ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี

(๒) สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ดังต่อไปนี้

(ก) แก้ไขนิยามคำว่า “อากาศยาน” และคำว่า “แผนการบิน”

(ข) เพิ่มเติมนิยามคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” คำว่า “หน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ” และคำว่า “ผู้ควบคุมอากาศยาน”

(ค) กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานทุกสำที่ที่จะนำอากาศยานทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศล่วงหน้าก่อนออกเดินทาง เว้นแต่อากาศยานของทางราชการ ทหาร และตำรวจ อาจแจ้งกำหนดการใช้อากาศยานแทนการทำแผนการบินได้ ในกรณีที่ไม่สามารถติดต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ ณ สถานที่ออกเดินทางได้ ให้ทำแผนการบินในระหว่างการบินส่งให้แก่หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่ใกล้ที่สุด



LIRT

๑.๒ กระทรวงกลาโหมเสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินของอากาศยาน)

(๑) เหตุผลและความจำเป็น

โดยที่ปัจจุบันการใช้อากาศยานกระทำผิดกฎหมายในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะมีความหลากหลายมากขึ้น จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านทำงานให้มีความประสานสอดคล้องกันมากขึ้นในการปฏิบัติต่ออากาศยานนั้น ๆ กับเห็นสมควรกำหนดแนวทางปฏิบัติในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายและการใช้อาวุธประจำอากาศยานและอาวุธอื่นต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศให้ชัดเจนโดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๒) สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ดังต่อไปนี้

(ก) แก้ไขนิยามคำว่า “เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ” เพื่อให้สอดคล้องกับตำแหน่งหัวหน้าส่วนราชการของกองทัพอากาศตามโครงสร้างใหม่

(ข) กำหนดให้การพิสูจน์ฝ่ายและการใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (เพิ่มเติมความเป็นวรรคสามของมาตรา ๖)

(ค) กำหนดให้การปฏิบัติที่แสดงว่าจะเป็นผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของชาติ หรือเป็นภัยต่อสาธารณะและการใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่น ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง (เพิ่มเติมความเป็นวรรคสองของมาตรา ๗)

๒. ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ได้มีหน่วยงานเสนอข้อสังเกตเพื่อประกอบการพิจารณาดังนี้

(๑) คณะเจรจาข้อตกลงและการประเมินการพัฒนานกฎหมายของส่วนราชการ คณะที่ ๕ (กระทรวงพลังงาน และกระทรวงคมนาคม) เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นไปตามหลักการและสอดคล้องกับแผนพัฒนานกฎหมายของกระทรวงคมนาคมและเห็นควรให้ดำเนินการต่อไปได้



LIART

(๒) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เห็นว่า ร่างกฎหมายดังกล่าวมีความชัดเจนถูกต้องดีแล้ว โดยเฉพาะมาตรา ๕ จะเป็นผลดี และให้ความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่และการวางแผนการบิน

(๓) กระทรวงกลาโหม เห็นว่า มีประเด็นที่เสนอขอแก้ไขในเรื่องที่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ทหารอากาศในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยปรับแก้ไขคำว่า “ผู้บัญชาการกองบินยุทธการ” เป็น “ผู้บัญชาการกองบัญชาการยุทธทางอากาศ” เพื่อให้สอดคล้องกับตำแหน่งตามอัตราของกองทัพอากาศในปัจจุบัน

๒.๒ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ที่กระทรวงกลาโหมเสนอ

(๑) กระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตว่า การจัดทำกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพิสูจน์ฝ่ายและการใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับอากาศยาน (เพิ่มเติมวรรคสามของมาตรา ๖) และการปฏิบัติที่แสดงว่าจะเป็นการกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของชาติ หรือเป็นภัยต่อสาธารณะและการใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่น (เพิ่มเติมวรรคสองของมาตรา ๗) ตามร่างฯ ที่กระทรวงกลาโหมเสนอ ควรมีสาระสอดคล้องกับภาคผนวก ๒ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีด้วย

(๒) กระทรวงมหาดไทยเห็นด้วยกับหลักการและเหตุผลที่ขอแก้ไขเพิ่มเติม

๓. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่กระทรวงกลาโหมเสนอ ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยได้พิจารณาตรวจสอบกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี แล้วเห็นว่า ตามหลักการที่กระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคมเสนอแก้ไชนั้น สามารถแยกสาระสำคัญได้สองประการ คือ การจัดทำแผนการบินของอากาศยาน และการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

(๑) การจัดทำแผนการบินของอากาศยาน

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) พิจารณาหลักการของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... ทั้งสองฉบับแล้ว เห็นว่า หลักการในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินซึ่งกำหนดให้อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

นั้น สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ อีกฉบับหนึ่ง เพราะเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปสำหรับการนำอากาศยานขึ้นทำการบินและเป็นข้อปฏิบัติของผู้ควบคุมอากาศยาน ส่วนขั้นตอนในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายตามร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... นั้น เป็นหลักเกณฑ์การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเพื่อใช้ตรวจสอบการบินเข้ามาของอากาศยานที่มีลักษณะเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะหรือไม่ นอกจากนั้นยังเป็นไปตามภาคผนวก ๒ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบิน รวมทั้งกำหนดให้อากาศยานทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนด้วย

### (๒) การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

โดยที่ในการปฏิบัติการสกัดกั้นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายนั้นจะมีหลักการสำคัญอยู่สามประการ คือ การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น และการเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้น และในการดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) จึงได้กำหนดรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ จำนวน ๓ กระทรวง ได้แก่

๑. นายกรัฐมนตรี ซึ่งจะต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการใช้อำนาจในการออกระเบียบกำหนดการปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยานที่กระทำผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำผิด และการเก็บรักษาอากาศยาน

๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ซึ่งจะต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศและการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ และการออกระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำอันอาจเป็นภัยดังกล่าว

๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการประกาศกำหนดและออกระเบียบร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม

(๓) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....

หลักการของร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารออกเป็นสามประการ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ประการแรก ขั้นตอนการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

(ก) การประกาศเขตแสดงตน เนื่องจากอากาศยานที่เข้ามาในราชอาณาจักรนั้นมีหลายประเภท และในขณะเดียวกันก็มีทั้งอากาศยานที่เป็นของพลเรือนและอากาศยานของทหารด้วย ประกอบกับเทคโนโลยีในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีความ

รวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงต้องกำหนดขอบเขตในการแสดงตนของอากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัตยาธิและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน ดังนั้น จึงต้องกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่อากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งต้องแสดงเจตนาหรือความประสงค์ในการเข้ามาในเขตแสดงตนนั้น (ร่างมาตรา ๖)

(ข) ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายและการแจ้งแผนการบิน สำหรับระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายจะเป็นไปตามที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามที่กองบัญชาการทหารสูงสุดกำหนดขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๗) และในการนำอากาศยานขึ้นทำการบินนั้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินจะต้องส่งคำขออนุญาตหรือแผนการบินให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารราบด้วย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีข้อมูลเกี่ยวกับการบินของอากาศยานในส่วนของพลเรือนรวมทั้งในกรณีที่เป็นอากาศยานที่ใช้ในราชการด้วย (ร่างมาตรา ๘)

(ค) การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการทำลายอากาศยาน กำหนดหลักเกณฑ์การนำอากาศยานขึ้นทำการสกัดกั้น หากไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายของอากาศยานลำนั้นได้เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าอากาศยานนั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายอื่น หรืออนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง หรือเมื่ออากาศยานนั้นกระทำการอันเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร รวมทั้งการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการที่จะสั่งให้อากาศยานบินไปตามเส้นทางที่กำหนด หรือมีอำนาจในการที่จะทำลายอากาศยานนั้นได้โดยได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๑๑ และร่างมาตรา ๑๒) และในกรณีที่ไม่สามารถสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการที่จะใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ (ร่างมาตรา ๑๓)

ประการที่สอง ขั้นตอนการกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

(ก) เมื่อบังคับอากาศยานที่ต้องสงสัยลงมาสู่ภาคพื้นแล้ว เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการดำเนินการตรวจ ค้น กัก ยึดอากาศยาน จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น รวมทั้งการสั่งให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร (ร่างมาตรา ๑๕) และหากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้สั่งให้เคลื่อนย้ายอากาศยานก็จะต้องได้รับโทษในทางอาญาฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

(ข) ผลการตรวจและค้นอากาศยาน

๒.๑ กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมาย หรือไม่มีสิ่งของที่เป็นความผิด เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณา

ปล่อยอากาศยานนั้นหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของฝ่ายพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป (ร่างมาตรา ๑๖)

๒.๒ กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีการกระทำผิดกฎหมายเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น และส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน และสิ่งของที่ยึดไว้ไปยังพนักงานสอบสวน (ร่างมาตรา ๑๗)

(ค) การเก็บรักษาอากาศยานสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และกรณีสิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันที โดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร สำหรับการเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาไว้ได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ (ร่างมาตรา ๒๐)

**ประการที่สาม ขั้นตอนการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกัน**

กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกันอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย และให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อการชำระค่าใช้จ่ายได้ (ร่างมาตรา ๒๑) และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกำหนดค่าใช้จ่าย จึงกำหนดให้มีกระบวนการพิจารณาการกำหนดค่าใช้จ่าย โดยให้มีคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๓) และในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน และหากเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายในเวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นได้ (ร่างมาตรา ๒๔) แต่มิให้ใช้บังคับกับอากาศยานของส่วนราชการ และในกรณีที่เป็นอากาศยานของรัฐต่างประเทศก็ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)

(๔) ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

๕.๑ กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบิน เนื่องจากแผนการบินเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับอากาศยานที่จะทำการบิน โดยอากาศยานทุกลำไม่ว่าจะเป็นของพลเรือนหรือของราชการก็ตามจะต้องมีแผนการบินเพื่อใช้ในการแสดงตนและตรวจสอบการเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น ในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศจึงมีหน้าที่ต้องจัดให้มีแผนการบิน และแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินนั้น (ร่างมาตรา ๕ (เพิ่มมาตรา ๑๖/๕))

๔.๒ กำหนดรูปแบบของแผนการบิน โดยอากาศยานทุกลำที่จะทำการบิน ในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด และแจ้งต่อ หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินอากาศ และเพื่อให้สอดคล้อง กับขั้นตอนในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตาม ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ฯ (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๑)) ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์การจัดทำแผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจร ทางอากาศมาใช้บังคับกับการเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และหน่วยงานราชการอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๔ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)) เพื่อให้สอดคล้องกับ ขั้นตอนการปฏิบัติในปัจจุบันและเพื่อให้การควบคุมอากาศยานมีประสิทธิภาพ และกำหนด บทลงโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบิน หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตาม มาตรา ๑๙ (ร่างมาตรา ๘ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)) รวมทั้งการกำหนดโทษกรณีที ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือ จัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่ บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และไม่จัดให้มี แผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบิน (ร่างมาตรา ๗ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑))

๔.๓ การปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ เนื่องจากกฎจราจรทางอากาศ เป็นการกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ใน ราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานของพลเรือนหรือของทางราชการหรือไม่ก็ตาม ต้องปฏิบัติ ตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และในกรณี อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอก ราชอาณาจักร จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ใน อาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ คณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓))

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พฤศจิกายน ๒๕๕๐



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

## ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติ  
ต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....



## คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย

### ๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

### ๒. ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

กระทรวงกลาโหม

### ๓. ความเป็นมา

ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖ ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๕๑ ให้ทุกกระทรวงปรับปรุงกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบ ซึ่งกรอบนโยบายในการพัฒนากฎหมายของส่วนราชการที่รัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายในหลักการที่ ๓ คือ การพัฒนากฎหมายเชิงกระบวนการ เพื่อให้ประเทศไทยปลอดจากภัยคุกคามทางอากาศที่อาจเกิดขึ้นอย่างฉับพลันและรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งภัยทางอากาศจากผู้อพยพเพื่อให้อำนาจหน้าที่ทหารอากาศบางตำแหน่งที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติต่ออากาศยานมีอำนาจหน้าที่ในการสั่งใช้อากาศยานและอาวุธประจำอากาศยานในการบินสกัดกั้นและบังคับอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย โดยกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขไว้ในกฎกระทรวง

### ๔. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

#### ๔.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อให้การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้กองทัพอากาศมีเอกภาพในการปฏิบัติ โดยมีเป้าหมายที่จะสกัดกั้นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายมิให้เกิดขึ้นในห้วงอากาศที่เป็นอาณาเขตของประเทศไทย และถ้าหากมีอากาศยานกระทำผิดกฎหมายละเมิดห้วงอากาศอาณาเขตประเทศไทย กองทัพอากาศจะต้องใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ และทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่ในการปฏิบัติต่ออากาศยานเพื่อบังคับให้ลงสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ๔.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

เนื่องจากกระทรวงกลาโหมมีกองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย มีหน้าที่ในการบินสกัดกั้นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายบินล้ำเข้ามาในห้วงอากาศที่เป็นอาณาเขตของประเทศไทย โดยมีเหล่าทัพอื่นคือ กองทัพบก และกองทัพเรือเป็นหน่วยสนับสนุนตามที่กองทัพอากาศร้องขอ

#### ๔.๓ ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่ต้องการแก้ไข

การสั่งใช้กำลังทางอากาศของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศบางตำแหน่งยังไม่ชัดเจน เพราะมีการปรับโครงสร้างของกองทัพอากาศ นอกจากนั้นการสั่งใช้กำลังทางอากาศในการปฏิบัติต่ออากาศยานของกองทัพอากาศได้กำหนดไว้เป็นระเบียบกองทัพอากาศ ซึ่งเป็นข้อบกพร่องที่อาจถูกฟ้องร้อง



จึงสมควรแก้ไขการใช้กำลังทางอากาศและอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.๒๕๑๕

#### ๔.๔ มาตรการที่จะบรรเทาวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังนี้

(๑) การพิสูจน์ฝ่ายและการใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ทหารอากาศที่มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งใช้กำลังทางอากาศ

(๒) การใช้อาวุธประจำอากาศยานและอาวุธอื่น ในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายที่แสดงว่าจะเป็ผลกระทบบกระเทือนต่อความมั่นคงของชาติ หรือเป็นภัยต่อสาธารณะโดยเจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศ และเหล่าทัพอื่นคือกองทัพบก และกองทัพเรือตามที่กองทัพอากาศร้องขอ

#### ๕. ใครเป็นผู้ทำภารกิจ

กระทรวงกลาโหมโดยกองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติภารกิจต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย โดยมีกำลังทหารของกองทัพบก และกองทัพเรือเป็นหน่วยงานสนับสนุนในการทำภารกิจ เนื่องจากแต่ละเหล่าทัพมีทรัพยากรต่าง ๆ ที่สามารถช่วยเหลือสนับสนุนในการปฏิบัติภารกิจดังกล่าวได้ ส่วนกองทัพอากาศยังคงเป็นหน่วยงานหลักที่มีอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ที่ทันสมัยในการตรวจพิสูจน์อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

#### ๖. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๖.๑ ความจำเป็นในการตรากฎหมาย ในปัจจุบันกฎหมายที่มีอยู่แล้วคือพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.๒๕๑๕ แต่ยังไม่ได้กำหนดให้ออกกฎกระทรวงซึ่งเป็นรายละเอียดขั้นตอนต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเพื่อกำหนดหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายโดยกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขไว้ในกฎกระทรวง

#### ๖.๒ การใช้บังคับของกฎหมาย

กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ใช้มาเป็นเวลานานแล้ว ยังไม่ได้กำหนดรายละเอียดขั้นตอนต่าง ๆ ไว้อย่างชัดเจนซึ่งจะต้องมีกฎหมายแม่บทให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงจึงจะสามารถกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ไว้ในกฎกระทรวงและประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อบังคับใช้เป็นกฎหมายต่อไป

#### ๖.๓ สภาพบังคับของกฎหมาย

กฎหมายฉบับนี้จะบังคับต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายทุกประเภทที่บินเข้ามาในห้วงอากาศที่เป็นเขตราชอาณาจักรไทย โดยฝ่าฝืนกฎหมายในลักษณะที่แสดงว่ามีผลกระทบบกระเทือนต่อความมั่นคงหรือเป็นภัยต่อสาธารณะ



LIRT

### ๗. ความเข้าเงื่อนไขของกฎหมาย

ไม่มี เนื่องจากกระทรวงกลาโหมโดยกองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นภารกิจเกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐ ส่วนกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนที่กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบนั้นเป็นการควบคุมการบินตามมาตรฐานการบินระหว่างประเทศจึงไม่เข้าเงื่อนไขกับกฎหมายฉบับนี้

### ๘. ภาระต่อบุคคลเฉพาะความคุ้มครอง

๘.๑ ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากกฎหมายฉบับนี้ คือผู้ที่บังคับอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ

๘.๒ ความคุ้มครอง การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีความคุ้มครองในการป้องกันประเทศ ซึ่งเป็นความมั่นคงของรัฐที่เป็นการป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของปัจเจกบุคคลภายในรัฐให้มีความปลอดภัยจากการโจมตีทางอากาศของผู้ก่อการร้าย

### ๙. ความพร้อมของรัฐ

๙.๑ หน่วยงานจากกระทรวงกลาโหม โดยมีกองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักที่มีคน เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัยในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายและมีเหล่าทัพอื่นคือ กองทัพบกและกองทัพเรือเป็นหน่วยงานสนับสนุนตามที่กองทัพอากาศร้องขอ โดยไม่ต้องจัดตั้งหน่วยงานขึ้นใหม่แต่อย่างใด

๙.๒ ในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย กระทรวงกลาโหมต้องกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขต่าง ๆ ในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายเป็นกระทรวง

### ๑๐. วิธีการทำงานการตรวจสอบและการประเมินผลสัมฤทธิ์

๑๐.๑ วิธีการทำงาน กองทัพอากาศจะเป็นผู้ปฏิบัติหลักในการตรวจสอบและพิสูจน์อากาศยานที่บินเข้ามาราชอาณาจักรว่าเป็นอากาศยานที่จะเป็นภัยต่อความมั่นคงของรัฐหรือเป็นภัยต่อสาธารณะหรือไม่ และเป็นหน่วยจะต้องใช้อากาศยานและอาวุธประจำอากาศยานบังคับอากาศยานในห้วงอากาศ ส่วนการดำเนินการภาคพื้นดินและพื้นน้ำกองทัพอากาศอาจร้องขอให้กองทัพบกและกองทัพเรือเป็นหน่วยงานสนับสนุนเพื่อให้บรรลุภารกิจ

๑๐.๒ ระบบการตรวจสอบ จะมีมาตรฐานของผู้ปฏิบัติซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ทหารอากาศที่จะต้องดำเนินการตามสายบังคับบัญชา และจะมีการทำงานของผู้ที่เกี่ยวข้องให้มีเอกภาพประสานสอดคล้องซึ่งกันและกัน เมื่อพิสูจน์ฝ่ายชัดเจนเป็นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายจึงจะทำการบังคับอากาศยานให้ปฏิบัติตาม



LIART

### ๑๐.๓ เป้าหมายและบรรณานุกรมที่วัดความสำเร็จของงาน

เป้าหมายการปฏิบัติต่ออากาศยานจะต้องเป็นศูนย์ (ปราศจากการกระทำผิดกฎหมายของอากาศยาน) และถ้าอากาศยานกระทำผิดกฎหมายเจ้าหน้าที่ทหารอากาศสามารถใช้อากาศยานและอาวุธประจำอากาศยานบังคับให้อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายลงที่สนามบินหรือที่ขึ้นลงเครื่องบินชั่วคราว โดยปราศจากการสูญเสีย

#### ๑๑. อำนาจในการตราอนุบัญญัติ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมรักษาการร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจในการตราอนุบัญญัติโดยออกเป็นกฎกระทรวงตามกฎหมายแม่บทที่ให้อำนาจไว้ ซึ่งเป็นการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการพิสูจน์ฝ่ายและการใช้อาวุธประจำอากาศยานในการบังคับอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ตลอดจนการปฏิบัติที่แสดงว่าเป็นผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของรัฐหรือเป็นภัยต่อสาธารณะ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขไว้ในกฎกระทรวง

#### ๑๒. การรับฟังความคิดเห็น

๑๒.๑ ได้จัดให้มีการรับฟังความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับกระทรวงและระดับกรม และเป็นการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในการร่างกฎหมายเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๔๕ มีผู้เข้าร่วมสัมมนา ๑๑๐ คน ณ โรงแรมเดอะทวิน ทาวเวอร์ ปทุมวัน กรุงเทพฯ ฯ สรุปความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติแยกได้ ๒ ระดับ ดังนี้

๑๒.๑.๑ ความเห็นแรกเห็นว่ารายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขต่าง ๆ ในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศไม่ควรกำหนดเป็นกฎกระทรวง เพราะว่าเป็นความมั่นคงเกี่ยวกับความลับจึงไม่จำเป็นต้องเปิดเผย

๑๒.๑.๒ ความเห็นที่สองเห็นว่า รายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขต่าง ๆ ในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ กำหนดไว้ในกฎกระทรวงได้แต่ไม่ต้องเปิดเผยขั้นตอนทั้งหมด ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการรบทางสงคราม ไม่จำเป็นต้องนำมากำหนดไว้ในกฎกระทรวง ส่วนการปฏิบัติทั่วไปที่คนทั่วไปควรรู้ ควรกำหนดไว้ในกฎกระทรวงเพื่อให้ประชาชนทั่วไปสนใจได้ทราบขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ

๑๒.๒ ได้จัดให้มีการประชุมหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากร่างพระราชบัญญัตินี้ เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๔๕ ณ กรมพระธรรมมุขุ ดนน์หลักเมือง เขตพระนคร กรุงเทพฯ ฯ มีผู้เข้าร่วมประชุมซึ่งเป็นผู้แทนส่วนราชการของกระทรวงกลาโหม มีผู้แทนส่วนราชการเข้าร่วมประชุม ๑๕ คน



LIRT

ผลการประชุมสรุปความเห็นที่สำคัญได้ความว่า การกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ที่เป็นหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในกฎกระทรวงนั้นเฉพาะที่เป็นข้อมูลเปิดเผยที่ประชาชนสามารถรู้ได้ ส่วนการปฏิบัติใน ภาวการณ์รบหรือสงคราม ไม่ต้องนำมากำหนดไว้ในกฎกระทรวง เพราะว่าเป็นความลับ ส่วนคำนิยาม ของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศให้ปรับปรุงถ้อยคำเล็กน้อย เพื่อความชัดเจนในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตรวจถูกต้อง

พันเอก กฤษณะ เวชวิทย์ภักดิ์  
(กฤษณะ บวรรัตนารักษ์)

รองผู้อำนวยการกองกฎหมายทหารและการต่างประเทศ

กรมพระธรรมนูญ

๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๐



## การป้องกันภัยทางอากาศ

### ประวัติและวิวัฒนาการการป้องกันทางอากาศ

กำเนิดของระบบการควบคุมอากาศยานและการแจ้งเตือนภัย

มีการค้นพบว่าอากาศยานในอากาศสามารถสะท้อนคลื่นวิทยุตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๓ แต่ความรู้ดังกล่าวได้นำมาใช้ประโยชน์ทางทหารอย่างแท้จริงและก่อให้เกิดประโยชน์เป็นอย่างมากในสงครามโลกครั้งที่สอง กล่าวคือตอนต้น พ.ศ. ๒๔๘๔ กองทัพอากาศเยอรมันได้ระดมทิ้งระเบิดนครลอนดอนและเมืองใหญ่ ๆ ของอังกฤษอย่างหนักและต่อเนื่อง หน่วยบินขับไล่ของอังกฤษซึ่งใช้เครื่องบินขับไล่แบบสปิตไฟร์ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันทางอากาศให้กับเกาะอังกฤษอย่างหนัก เพื่อให้สามารถทำลายข้าศึกได้ก่อนที่ข้าศึกจะเดินทางเข้าถึงเป้าหมาย ซึ่งจำเป็นต้องมีเครื่องบินขับไล่จำนวนหนึ่งบินเตรียมพร้อมอยู่ในอากาศเพื่อคุ้มครองบริเวณเป้าหมายที่สำคัญ และบินรักษาเขตตามแนวชายฝั่งทะเลตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง การปฏิบัติการทำนองนี้มีความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสูงมาก และมีปัญหาการซ่อมบำรุงนักบินต้องปฏิบัติงานอย่างหนัก และตรากตรำ ทำให้อัตราการสูญเสียเครื่องบินขับไล่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

อังกฤษได้ค้นคว้าและพัฒนาอุปกรณ์ค้นหาอากาศยานขึ้นจนได้รับความสำเร็จและเรียกชื่ออุปกรณ์นี้ว่า Radar ย่อมาจาก Radio Detection And Ranging แล้วได้นำอุปกรณ์ชนิดนี้ติดตั้งไว้ตลอดแนวชายฝั่งเพื่อเฝ้าตรวจการบินเข้ามาของเครื่องบินทิ้งระเบิดข้าศึก ระบบการเฝ้าตรวจทางอากาศนี้อำนวยความสะดวกให้เครื่องบินขับไล่ของฝ่ายเราสามารถเตรียมพร้อมอยู่ที่พื้น คอยรับคำสั่งวิ่งขึ้นสกัดกันเมื่อตรวจพบอากาศยานของฝ่ายข้าศึก ทำให้ลดความสูญเสียและความสิ้นเปลืองลงไปได้มาก นักบินมีเวลาได้พักผ่อนมีข้อมูลในการบินเข้าสกัดกัน ทำให้ขวัญและกำลังใจดีขึ้น

เมื่อเรดาร์ตรวจพบการเข้ามาของฝูงบินทิ้งระเบิดเยอรมัน อังกฤษจะสั่งการให้เครื่องบินขับไล่ขึ้นสู่อากาศ และใช้เรดาร์นำทางไปทำการสกัดกันเครื่องบินเป้าหมาย ตั้งแต่ในระยะที่ห่างไกลจากบริเวณเป้าหมายสำคัญการปฏิบัติวิธีนี้ยังได้ผลดีในเวลากลางคืนอีกด้วย อังกฤษได้ติดตั้งอุปกรณ์เรดาร์ขนาดเล็กให้กับเครื่องบินขับไล่ทำให้การปฏิบัติการป้องกันทางอากาศได้ผลดีเป็นอย่างยิ่ง ดังเช่นใน Battle Of Britain ทำให้เยอรมันต้องสูญเสียเครื่องบินเป็นจำนวนมากและสูญเสียการครองอากาศโดยสิ้นเชิง

บรรดาผู้นำทางทหารของสหรัฐ ฯ ต่างทราบถึงประโยชน์ในการใช้เรดาร์เป็นอย่างดีจึงได้ติดตั้งเรดาร์ในที่ต่าง ๆ หลายแห่ง แต่ยังมีข้อสงสัยในขีดความสามารถของเรดาร์อยู่บ้าง ประกอบกับเชื่อว่ากำลังทางอากาศของฝ่ายตรงข้ามไม่สามารถเดินทางมาถึง ดังนั้นเมื่อญี่ปุ่นโจมตีทางอากาศต่อฐานทัพเรือที่อ่าวเพิร์ลฮาร์เบอร์ หมู่เกาะฮาวายอย่างจู่โจม เมื่อเช้านี้วันที่ ๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๔ ทั้งที่เรดาร์ของ ทบ.สหรัฐ ฯ ที่แหลมโอปานาได้ตรวจพบเป้าหมายเป็นจำนวนมากแต่เจ้าหน้าที่ไม่ได้ให้ความสนใจ เพราะเข้าใจว่าเป็น ฝูงบิน บี-17 ของสหรัฐ ฯ ซึ่งเดินทางมาจากฟิลิปปินส์ และมีกำหนดจะมาถึงในตอนเช้าวันนั้นทำให้การปฏิบัติการป้องกันทางอากาศในครั้งนั้นไม่สามารถกระทำได้ทันเหตุการณ์



## **ประวัติและวิวัฒนาการการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย**

เมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๕๐๔ องค์การสนธิสัญญาป้องกันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สปอ) (SEATO = Southeast Asia Treaty Organization) ได้ทำการฝึกใช้กำลังทางอากาศร่วม "แอร์บูล" ในพื้นที่ประเทศไทย ในโอกาสนั้นสหรัฐอเมริกาได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมทางอากาศขึ้นเป็นการชั่วคราว และได้นำเรดาร์ขนาดเล็กเข้ามาติดตั้งเพื่อร่วมปฏิบัติจำนวน ๑ ชุด และได้ถอนกลับเมื่อการฝึกได้เสร็จสิ้นลง ต่อมาในปีเดียวกันประเทศไทยและสหรัฐอเมริกาได้เล็งเห็นความจำเป็นที่ควรจะมีระบบป้องกันทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และด้วยความร่วมมือของสหรัฐอเมริกา สถานีเรดาร์ แห่งแรก ในระบบป้องกันทางอากาศของประเทศไทยได้จัดตั้งขึ้นที่บริเวณระหว่างทางวิ่งของสนามบินดอนเมือง และอยู่ภายใต้การดำเนินงานของ ทอ.สหรัฐ ฯ ขณะเดียวกันกองบินยุทธการได้จัดตั้งกองป้องกันทางอากาศขึ้นโดยมีศูนย์ควบคุมทางอากาศเป็นศูนย์ปฏิบัติการร่วมกับสถานีเรดาร์แห่งนี้ พื้นที่ปฏิบัติการของ สถานีเรดาร์แห่งนี้ยังคงอยู่ในขอบเขตจำกัดตามรัศมีปฏิบัติการของเรดาร์ คือ ๒๐๐ ไมล์ทะเลจาก ดอนเมือง เจ้าหน้าที่ทั้งหมดที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นเจ้าหน้าที่ที่เคยผ่านการฝึกร่วมกับ ทอ.สหรัฐ ฯ ในการฝึก สปอ.ครั้งที่แล้ว

กองทัพอากาศได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการป้องกันทางอากาศ ประกอบกับสถานการณ์ รอบประเทศในขณะนั้นไม่เป็นที่ไว้วางใจ สถานีเรดาร์ที่มีอยู่เพียงแห่งเดียวรัศมีปฏิบัติการไม่สามารถ ครอบคลุม พื้นที่ป้องกันทางอากาศของประเทศไทยได้ทั้งหมดกองทัพอากาศจึงได้ขอความช่วยเหลือจาก สหรัฐ ฯ และติดตั้งสถานีเรดาร์เพิ่มขึ้นตามลำดับ ดังนี้

### **การจัดตั้งสถานีเรดาร์ในระบบป้องกันทางอากาศของ ทอ.ไทย**

**พ.ศ. ๒๕๐๔**

- ได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา ติดตั้งสถานีเรดาร์แห่งแรกของ ทอ.ไทย บริเวณกึ่งกลาง ระหว่างทางวิ่งของสนามบินดอนเมือง และยุบสถานีเรดาร์แห่งนี้ในปี พ.ศ.๒๕๐๘
- ตั้งศูนย์ควบคุมทางอากาศขึ้นที่ตึก บก.บย.(ชั้น ๓ ของอาคาร คปอ.บยอ.ในปัจจุบัน)

**ปลายปี พ.ศ. ๒๕๐๔**

- ได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐ ฯ ตั้งสถานีเรดาร์ขนาดเล็กขึ้นที่
  ๑. สนามบินโคราชพื้นที่กองบิน ๓ จังหวัด นครราชสีมา ต่อมาได้ย้ายไปที่อำเภอปักธงชัย และยุบปี พ.ศ.๒๕๐๘
  ๒. สนามบินอุดร ในปี พ.ศ.๒๕๐๖ ทำการปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์เรดาร์ขนาดใหญ่ ให้กับสถานีเรดาร์อุดร และยกฐานะเป็น ศคร.อุดร ในปี พ.ศ.๒๕๐๘



LIRT

พ.ศ. ๒๕๐๕

- ได้จัดตั้งสถานีเรดาร์ขนาดเล็กขึ้นที่บริเวณสนามบินพิษณุโลกมีฐานะเป็นสถานีควบคุมและรายงาน (สคร.) ขึ้นตรงทางยุทธการต่อศูนย์ควบคุมและรายงานดอนเมือง
- และได้จัดตั้งสถานีเรดาร์ขนาดกลางขึ้น ที่บริเวณสนามบินอุบลราชธานีมีฐานะเป็นสถานีควบคุมและรายงาน (สคร.) ขึ้นตรงทางยุทธการต่อ สคร. ดอนเมือง เช่นเดียวกันและในปี พ.ศ.๒๕๐๘ ทำการปรับปรุง และติดตั้งอุปกรณ์เรดาร์ขนาดใหญ่ให้กับสคร.อุบล และยกฐานะเป็น สคร.อุบล ในปี พ.ศ.๒๕๑๐

พ.ศ. ๒๕๐๖

- ได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาดำเนินการก่อสร้างสถานีเรดาร์ขนาดใหญ่ที่เขาสีขาว และก่อสร้างอาคารปฏิบัติการ ศยอ.แล้วเสร็จและ เปิดปฏิบัติงานได้ทั้ง ๒ แห่ง เมื่อ ๒๗ มี.ค.๒๕๐๘

พ.ศ. ๒๕๐๗

- ทอ.สหรัฐ ฯ ได้จัดตั้งสถานีเรดาร์ขนาดกลางขึ้นอีก ๒ แห่ง คือ
  ๑. สถานีเรดาร์มุกดาหาร ต่อมาสถานีเรดาร์แห่งนี้ ทอ.สหรัฐ ฯ ยกเลิกไป
  ๒. สถานีเรดาร์นครพนม การดำเนินการของสถานีเรดาร์ทั้ง ๒ แห่ง ใช้จหนท.ทอ.สหรัฐ ฯ โดย ทอ.ไทย ได้จัดเจ้าหน้าที่เข้าร่วมปฏิบัติการบางส่วน

พ.ศ. ๒๕๑๘

- ทอ.สหรัฐ ฯ ได้ส่งมอบความรับผิดชอบสถานีเรดาร์นครพนมให้กับ ทอ. และสถานีเรดาร์แห่งนี้ ได้ย้ายมาติดตั้งที่ภูเขี้ยว จ.สกลนคร เป็นสถานีรายงานภูเขี้ยวในปี พ.ศ.๒๕๓๕

พ.ศ. ๒๕๑๐

- ทอ.ได้จัดตั้งสถานีเรดาร์ขนาดเล็กขึ้นอีก ๒ แห่ง คือ สถานีรายงานบ้านปรารภนาดีและสถานีรายงานเขาพนมรุ้งขึ้น สถานีเรดาร์ทั้ง ๒ แห่งเริ่มปฏิบัติงานได้ในปีพ.ศ. ๒๕๑๒ และต่อมาในปี พ.ศ.๒๕๑๗ ทอ.ได้ยุบสถานีรายงานบ้านปรารภนาดีคงเหลือแต่สถานีรายงานเขาพนมรุ้งเพียงแห่งเดียว

พ.ศ. ๒๕๑๑

- ทอ.และโครงการมาแชล-บี ได้เริ่มก่อสร้างถนนขึ้นดอยอินทนนท์ อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่ เพื่อสร้างสถานีเรดาร์ขนาดใหญ่ในปี พ.ศ.๒๕๑๕ได้เริ่มก่อสร้างศูนย์ควบคุมและรายงานดอยอินทนนท์ อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่ และเปิดใช้งานได้เมื่อ พ.ศ.๒๕๑๘



LI RT

พ.ศ. ๒๕๑๙

- ได้จัดตั้งสถานีเรดาร์ขนาดเล็กขึ้นอีก ๒ แห่ง คือ

๑. สถานีรายงานเคลื่อนที่วัฒนานคร บริเวณสนามบินวัฒนานคร ต่อมาได้ย้ายไปตั้งที่บ้านหนองกง ในปี พ.ศ.๒๕๒๔ และย้ายไปที่เขาจานเป็น สร.เขาจาน เมื่อ ๑ ต.ค.๒๕๒๗

๒. สถานีเรดาร์หาดใหญ่ จ.สงขลา มีฐานะเป็น สร.หาดใหญ่ เปิดทำงานได้ เมื่อ ก.ย. ๒๕๒๐ ต่อมา ทอ.ได้ติดตั้งเรดาร์ ๓ มิติ และย้ายส่วนปฏิบัติการไปเขาวังชิงและเริ่มปฏิบัติงานได้ตั้งแต่ ๑ ก.ย.๔๓

พ.ศ.๒๕๒๐ - ยุบกองบินยุทธการ และได้ก่อตั้ง กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ (คปอ.) ขึ้น

พ.ศ.๒๕๒๔ - จัดตั้งสถานีรายงานบ้านเพ จ.ระยอง

พ.ศ.๒๕๒๕ - จัดตั้งสถานีรายงานเคลื่อนที่ที่โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี และได้ยุบไปในปี ๒๕๒๗

พ.ศ.๒๕๓๑ - จัดตั้งศูนย์ควบคุมและรายงานสมุย เริ่มปฏิบัติงานได้ตั้งแต่ ๑ เม.ย.๓๑

แต่การปฏิบัติงานอยู่ในระดับสถานีรายงาน เพราะอุปกรณ์เรดาร์เป็นแบบ ๒ มิติ และไม่มีหน่วยบินขับไล่สกัดกันอยู่ในความรับผิดชอบใน พ.ศ.๒๕๔๓ ทอ.ได้เปลี่ยนเรดาร์ เป็นแบบ ๓ มิติ เริ่มปฏิบัติงานได้ตั้งแต่ ๑ ก.ย.๔๓

พ.ศ.๒๕๔๓ - จัดตั้งสถานีรายงานภูเก็จ เริ่มปฏิบัติงานได้ตั้งแต่ ๑ ก.ย.๔๓

การจัดตั้งสถานีเรดาร์ มีวัตถุประสงค์หลักไว้สำหรับการป้องกันทางอากาศ การพิจารณาจัดตั้งสถานีเรดาร์ที่ผ่านมานในอดีตย่อมขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ที่ต้องการต่อภารกิจหลักในขณะนั้นตลอดจนกระทั่งสถานการณ์ที่กระทบต่อการรักษาความปลอดภัยต่อสถานีเรดาร์ด้วย แต่เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปประกอบกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การพิจารณาวิเคราะห์ที่ตั้งสถานีเรดาร์ ทั้งที่ตั้งสถานีเรดาร์หลักและที่ตั้งสถานีเรดาร์สำหรับอุดช่องว่าง จึงต้องนำมาพิจารณาประกอบกับความเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอากาศยาน และระบบอาวุธซึ่งทำให้มีการพัฒนาด้านยุทธวิธี ตลอดจนเรดาร์ที่ใช้ในระบบป้องกันทางอากาศต้องสามารถให้ข้อมูลครบถ้วนอย่างรวดเร็ว จากการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ และเทคโนโลยีทั้งระบบเรดาร์ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม เครื่องบินรบและระบบอาวุธต่างๆ ทอ.จึงต้องมีการพัฒนาระบบป้องกันทางอากาศให้ทันต่อสถานการณ์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

## แนวความคิดในการป้องกันทางอากาศ

### ความหมาย

การป้องกันทางอากาศ หมายถึง มาตรการที่ใช้ในการปฏิบัติการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อขจัดหรือลดประสิทธิภาพในการปฏิบัติการโจมตีทางอากาศของข้าศึก ทั้งนี้ภายหลังจากที่อากาศยานหรืออาวุธนำวิถีของข้าศึกได้ขึ้นสู่อากาศแล้ว

### ประเภทการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศ

การปฏิบัติการป้องกันทางอากาศ แบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

๑. การป้องกันทางอากาศเชิงรับ (Passive Air Defense) คือ การปฏิบัติการใดๆ เพื่อลดประสิทธิภาพการโจมตีทางอากาศของข้าศึกให้น้อยลง มีการปฏิบัติการหลายอย่างซึ่งจะต้องกระทำก่อนที่ข้าศึกจะโจมตี ระหว่างข้าศึกโจมตี และหลังข้าศึกโจมตีแล้ว ซึ่งหน่วยงานของทหารและพลเรือนมีส่วนร่วมที่สำคัญในการปฏิบัติ ส่วนการป้องกันทางอากาศระดับประเทศรัฐบาลจะต้องจัดให้มีการวางแผนฝึกซ้อมและตรวจสอบการปฏิบัติร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด ซึ่งไม่ใช่หน้าที่ของหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใดโดยเฉพาะ เช่น

- จัดให้มีบริการในการดับเพลิง และการช่วยเหลือยามฉุกเฉิน
- จัดเวชภัณฑ์ และสถานที่พยาบาลฉุกเฉิน พร้อมทั้งให้ประชาชนได้รับการฝึกเพื่อให้เกิดความรู้และคุ้นเคยในเรื่องการปฐมพยาบาลขั้นต้นอย่างถูกต้อง และรวดเร็ว
- จัดให้มีแผนล่วงหน้าเกี่ยวกับเส้นทางและการฝึกซ้อมในการอพยพและเคลื่อนย้ายประชาชนจากบริเวณเป้าหมายไปยังที่ปลอดภัย
- จัดสร้างที่พักและหลุมหลบภัย
- กำหนดพื้นที่ และกระจายโรงงานสำคัญตลอดจนบริษัททางยุทธศาสตร์ เช่น คลังเชื้อเพลิงไม่ให้รวมอยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกันมากจนอาจได้รับความเสียหายพร้อมกัน
- เตรียมการเกี่ยวกับการกำจัดกัมมันตภาพรังสี
- เตรียมและแจกจ่ายเอกสารตลอดจนการอบรมให้ประชาชนได้ทราบเกี่ยวกับความรู้และแนวทางการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน
- จัดให้มีบริภัณฑ์ที่จำเป็น เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หน้ากากป้องกันไอพิษ และอุปกรณ์สำหรับการสื่อสารในกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ
- จัดให้มีเครื่องสัญญาณแจ้งเตือนภัยทางอากาศ และมีการฝึกซ้อมการปฏิบัติเมื่อมีภัยทางอากาศ การกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการจำกัดแสงไฟ การพราง การกระจายเสียง และการทำงานของบริภัณฑ์ช่วยการเดินอากาศ เพื่อมิให้ข้าศึกใช้ประโยชน์ในการค้นหาและการเดินอากาศสู่เป้าหมาย การป้องกันทางอากาศเชิงรับส่วนใหญ่เป็นการปฏิบัติด้านพลเรือน



LIRT

๒. การป้องกันทางอากาศเชิงรุก (Active Air Defense) คือ การปฏิบัติการใด ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้กำลังเข้าต่อต้านกำลังทางอากาศของฝ่ายข้าศึกที่เข้าโจมตีทางอากาศ ซึ่งได้แก่ เครื่องบินและอาวุธ ปล่อยการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศเชิงรุกเป็นการปฏิบัติการทางทหาร

### วัตถุประสงค์ในการป้องกันทางอากาศ

#### ๑. เพื่อป้องปรามหรือยับยั้งการรุกรานของข้าศึก (Deterrence)

การมีระบบป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ เป็นการบังคับให้ข้าศึกต้องปรับปรุงสมรรถภาพและปริมาณกำลังทางอากาศที่จะใช้สำหรับการรุกราน ข้าศึกต้องคำนึงถึงการสูญเสียอย่างมากมายในการที่จะฝ่าแนว ป้องกันเข้ามายังที่หมาย ความสั่นเปลี่ยงในการเพิ่มเติมกำลังสำหรับคุ้มกันหน่วยที่ใช้ในการโจมตีนอกจากนี้ ข้าศึกยังจะต้องเตรียมกำลังสำรองไว้ทดแทนอัตราสูญเสียอันเกิดจากการตอบโต้ไว้เป็นจำนวนมาก จากเหตุผลดังกล่าวย่อมจะเป็นผลต่อเนื่องให้ข้าศึกต้องเผชิญกับปัญหาการส่งกำลังบำรุง และการซ่อมบำรุง ดังนั้นการที่มีระบบป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ ย่อมเป็นการบังคับให้ข้าศึกยืดเวลาที่จะรุกรานออกไปหรือเลิกล้มความตั้งใจที่จะรุกราน

๒. ให้ความปลอดภัยแก่หน่วยกำลังสำหรับทำการรุกของฝ่ายเรา (Security of offensive Force) ระบบการป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ ช่วยให้ส่วนกำลังรุกของฝ่ายเรา ทั้งกำลังทางอากาศทางพื้นดิน และทางเรือ ไม่มีจุดอ่อนหรือส่อแหลมต่อการถูกทำลายโดยการโจมตีทางอากาศอย่างจู่โจมของข้าศึก อีกทั้งยอมให้อีกฝ่ายมีโอกาสแก่กำลังทางอากาศฝ่ายเรา ได้มีเวลาเพียงพอที่จะขึ้นสู่อากาศเพื่อทำลายกำลังของข้าศึกที่จะเข้ามารุกราน

#### ๓. เพื่อทำลายกำลังทางอากาศที่เข้ามารุกราน (Destruction Of Enemy Force)

การป้องกันที่ดีที่สุด คือ การทำลายกำลังทางอากาศของข้าศึกตั้งแต่อยู่บนพื้นดิน แต่เมื่อพิจารณาถึงระบบการป้องกันภัยของข้าศึกซึ่งต้องมีเช่นเดียวกัน ข้าศึกย่อมจะมีมาตรการต่าง ๆ ในการที่จะจำกัดผลการโจมตีของฝ่ายเรา แล้วส่งกำลังทางอากาศทำการโจมตีตอบโต้ในเวลาเดียวกัน หรือข้าศึกเป็นฝ่ายเริ่มต้นทำการรุกรานก่อนด้วยการจู่โจม ดังนั้นจึงต้องมีกำลังทางอากาศเตรียมไว้ส่วนหนึ่งสำหรับทำหน้าที่ป้องกันทางอากาศโดยเฉพาะเพื่อป้องกันมิให้กำลังทางอากาศของข้าศึกล่องล้าเข้ามาโจมตีที่หมายในดินแดนของฝ่ายเรา

#### ๔. เพื่อดำรงไว้ซึ่งความอยู่รอดของประเทศชาติ (National Survival )

ระบบการป้องกันทางอากาศที่สมบูรณ์ทำให้รอดพ้นจากการถูกโจมตีทางอากาศ ย่อมรักษาไว้ซึ่งขวัญของประชาชน จำนวนประชากร แหล่งทรัพยากร และความสามารถในการผลิตทางอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นองค์ประกอบของพลังอำนาจแห่งชาติ ทำให้มีศักยภาพในการทำสงครามสูง ย่อมนำมาซึ่งชัยชนะในขั้นสุดท้าย



LIART

## ระบบป้องกันทางอากาศ

ระบบป้องกันทางอากาศ ประกอบด้วยหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน ซึ่งจะประสานการปฏิบัติกันอย่างใกล้ชิด มีข่ายการติดต่อสื่อสารหลัก (Command Line , Data Link) และ ระบบวิทยุ พื้นดิน/อากาศ ใช้ในการกิจ การเฝ้าตรวจทางอากาศ การควบคุมอากาศยานในการสกัดกั้น การสั่งการและการประสานการปฏิบัติกับหน่วยในระบบควบคุมการปฏิบัติทางอากาศยุทธวิธี ตลอดจนการควบคุมการเดินทางของอากาศยานทั้งปวงในพื้นที่ การพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นที่ไปตามพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ซึ่งตราไว้เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางและความมั่นคงของชาติ โดยมีศูนย์ยุทธการทางอากาศทำหน้าที่อำนวยความสะดวก สั่งการ ควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติของหน่วยในระบบป้องกันทางอากาศ ให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพเพื่อให้บรรลุพันธกิจในการป้องกันทางอากาศ คือ การค้นหา การพิสูจน์ฝ่าย การสกัดกั้นและการทำลาย

หน่วยหลักในระบบป้องกันทางอากาศประกอบด้วย

- หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ( Aircraft Control & Warning Unit)
- หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น (Fighter Interceptor Unit)
- หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน (Anti Aircraft Artillery)

### **๑. หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน (AC&W)**

หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนมีหน้าที่ในการค้นหาเป้าหมาย การพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานที่ตรวจพบ การกระจายข่าวสารการตรวจพบให้หน่วยที่เกี่ยวข้องในการป้องกันทางอากาศให้ทั้งฝ่ายทหาร และพลเรือน อำนวยการและควบคุมอากาศยาน หรือ อาวุธสกัดกั้นในการบินพิสูจน์ฝ่ายหรือทำลายอากาศยานฝ่ายข้าศึก หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน มีหน้าที่หลักในการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศที่สำคัญ ๕ ประการ

ก. เฝ้าตรวจและรักษาไว้ซึ่งการเฝ้าตรวจทางอากาศต่ออากาศยาน ทั้งหมดที่บินอยู่ภายในเขตรับผิดชอบหน่วย AC&W แต่ละหน่วยมีหน้าที่รับผิดชอบในการเฝ้าตรวจทางอากาศ ในพื้นที่แต่ละพื้นที่หรือในพื้นที่รับผิดชอบทั้งหมดเพื่อให้มีเวลาในการแจ้งเตือนเกี่ยวกับการเข้ามาของ บ.ข้าศึกอย่างเพียงพอ

ข. พิสูจน์ฝ่าย อ.ที่ตรวจพบว่าเป็นฝ่ายเดียวกันหรือฝ่ายข้าศึก โดยการเปรียบเทียบกับแผนการบิน

ค. ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศของ อ.ฝ่ายเดียวกันทั้งหมด ที่ปฏิบัติการอยู่ภายในพื้นที่รับผิดชอบ นอกเหนือไปจาก บ.ขับไล่สกัดกั้น

ง. ให้การแจ้งเตือนการถูกโจมตีทางอากาศแก่หน่วยทหารและพลเรือน เนื่องจากหน่วย AC&W เป็นหน่วยแจ้งเตือนเริ่มแรกที่สุด ดังนั้นจึงต้องทำหน้าที่ในการส่งข่าวสารแจ้งเตือนทางอากาศไปให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบโดยทันที



LIRT

จ. แสดงสถานภาพทางยุทธการเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศ ณ ศูนย์ยุทธการทางอากาศ และหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนภัยด้วยความถูกต้องแน่นอน และทันเวลา ตามข่าวที่ส่งมาจากสถานีเรดาร์ต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ผู้บังคับบัญชาสำหรับตัดสินใจในการสั่งใช้กำลังทางอากาศ

ระบบควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ประกอบด้วย

- ศูนย์ยุทธการทางอากาศ : ศยอ.๙ (Air Operation Center - AOC) เป็นศูนย์กลางอำนวยการในการป้องกันทางอากาศมีหน้าที่ควบคุมทางยุทธการต่อหน่วยต่างๆ ในการป้องกันทางอากาศ ทั้งหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนรองลงไป หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น และหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน กำหนดชั้นการพร้อมรบการป้องกันทางอากาศและการแจ้งเตือนทางอากาศให้กับหน่วยกำลังหรือองค์การที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายทหารและพลเรือน

- ศูนย์ยุทธการทางอากาศ รับข้อมูลทางยุทธการเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศจากศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมและรายงาน และสถานีรายงาน

- ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ : ศคปอ. (Sector Operation Center : SOC) มีหน้าที่วิเคราะห์ข่าว และ ติดตามสถานการณ์ทางอากาศ ปฏิบัติการเฝ้าตรวจทางอากาศการพิสูจน์ฝ่ายสั่งการ และควบคุมการบินสกัดกั้น ในภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ประสานการปฏิบัติกับหน่วยเกี่ยวข้องในระบบป้องกันทางอากาศทั้งหมด สนับสนุนการปฏิบัติทางอากาศด้วยการควบคุม และอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศทั้งในภารกิจการปฏิบัติทางอากาศยุทธวิธี และมีใช้การปฏิบัติ ทางอากาศยุทธวิธี มีผู้บังคับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ เป็นผู้รับผิดชอบ

- ศูนย์ควบคุมและรายงาน : ศคร. (Control And Reporting Center - CRC) อยู่ในความควบคุมทางยุทธการของศูนย์ยุทธการทางอากาศมีหน้าที่ในการเฝ้าตรวจทางอากาศรับข้อมูลทางยุทธวิธีเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศจากสถานีควบคุมและรายงาน และสถานีรายงานในพื้นที่รับผิดชอบทำการพิจารณาฝ่ายอากาศยานที่ค้นพบ และรายงานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันทางอากาศทั้งปวงมายังศูนย์ยุทธการทางอากาศ กระจายข่าวสารการแจ้งเตือนทางอากาศให้หน่วยที่เกี่ยวข้องสั่งการสกัดกั้นต่อเป้าหมาย ตามที่ได้รับมอบอำนาจการสั่งการจากศูนย์ยุทธการทางอากาศ และควบคุมการบิน-สกัดกั้นจนสำเร็จภารกิจ

ฝ่ายปฏิบัติการยุทธการของศูนย์ควบคุมและรายงาน แบ่งหน้าที่ออกเป็น ๓ ส่วน คือ

- ส่วนเฝ้าตรวจทางอากาศ มีหน้าที่ในการค้นหาเป้าหมายในพื้นที่รับผิดชอบ รับข้อมูลการเฝ้าตรวจทางอากาศจากสถานีควบคุมและรายงาน, สถานีรายงาน ที่อยู่ในความรับผิดชอบแล้ว รายงาน ข้อมูลการตรวจทางอากาศทั้งหมดไปยังศูนย์ยุทธการทางอากาศ

- ส่วนพิสูจน์ฝ่าย มีหน้าที่ในการพิสูจน์ฝ่ายเป้าหมายที่ส่วนเฝ้าตรวจทางอากาศตรวจพบรวมทั้งเป้าหมายที่สถานีควบคุมและรายงาน, สถานีรายงานที่อยู่ในความรับผิดชอบตรวจพบด้วย

- ส่วนควบคุมอากาศยาน มีหน้าที่ในการควบคุมการบินสกัดกั้น โดยนำอากาศยานสกัดกั้นไปยังเป้าหมาย ช่วยเหลือการเดินอากาศ โดยการติดตามการบินของอากาศยานฝ่ายเราตามที่ได้รับ การร้องขอ และการนำกลับการประสานการปฏิบัติกับหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน

- สถานีรายงาน : สร. (Reporting Post - RP) อยู่ในความควบคุมทางยุทธการของศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศหรือศูนย์ควบคุมและรายงานมีหน้าที่ในการเฝ้าตรวจทางอากาศ เพื่อขยายรัศมีการเฝ้าตรวจทางอากาศและเสริมการเฝ้าตรวจทางอากาศ ให้กับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศหรือศูนย์ควบคุมและรายงาน

- ฝ่ายปฏิบัติการทางยุทธการ มีส่วนตรวจทางอากาศเพียงส่วนเดียว
- สถานีรายงาน ไม่มีขีดความสามารถในการพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานและตามปกติไม่มีขีดความสามารถในการควบคุมอากาศยาน เว้นแต่ได้รับมอบหมายในกรณีพิเศษ
- สถานีรายงาน ไม่ได้รับมอบอำนาจในการสั่งสกัดกั้น
- สถานีรายงานเคลื่อนที่ : สคท. (Mobile Reporting Post : MRP) จะตั้งขึ้นตามความจำเป็นทางยุทธการ ทำหน้าที่เฝ้าตรวจทางอากาศ เพื่อต่อระยะหรือเสริมช่องว่างรายงานข้อมูลการป้องกันทางอากาศไปยัง สคร. หรือ สร. ที่รับผิดชอบไม่มีขีดความสามารถในการพิสูจน์ฝ่ายและตามปกติไม่มีขีดความสามารถในการควบคุมอากาศยาน เว้นแต่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ
  - ฝ่ายปฏิบัติการทางยุทธการ มีส่วนเฝ้าตรวจทางอากาศเพียงส่วนเดียว
  - อุปกรณ์หลัก มีเรดาร์ขนาดเล็ก แบบ ๓ มิติ และเครื่องมือสื่อสาร อากาศ-พื้นดินตามความเหมาะสม

## ๒. หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น (Fighter Interceptor Unit)

หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น เป็นการจัดหน่วยบินจากฝูงบินขับไล่สกัดกั้น การควบคุมทางยุทธการของศูนย์ยุทธการทางอากาศ ปกติ บ.ขับไล่สกัดกั้นต้องสามารถปฏิบัติการได้ทุกกาลอากาศ ติดอาวุธปืนกลอากาศ ปืนใหญ่อากาศและอาวุธปล่อยนำวิถีอากาศสู่อากาศ กระจายกำลังอยู่ตามสนามบินต่างๆ ที่เหมาะสมตามแผนยุทธการ มี บ. สกัดกั้นจำนวนหนึ่งเตรียมพร้อมที่จะขึ้นสู่อากาศตามคำสั่งวิ่งขึ้นเร่งด่วนเพื่อสกัดกั้น บ.ข้าศึก ในบางสถานการณ์อาจจำเป็นต้องมี บ.สกัดกั้นอีกจำนวนหนึ่งเตรียมพร้อมอยู่ในอากาศโดยทำการบินรบรักษาเขต (CAP) เพื่อทำการสกัดกั้นต่อเป้าหมายได้ทันทีเมื่อได้รับคำสั่ง บ.ที่อยู่ในอากาศเพื่อปฏิบัติการกิจสกัดกั้นอยู่ในความควบคุมโดยตรงของหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ซึ่งรับผิดชอบในพื้นที่นั้นหน่วยบินขับไล่สกัดกั้น เป็นกำลังส่วนหนึ่งของกองทัพอากาศ รับผิดชอบในการป้องกันทางอากาศเป็นบริเวณ (Area Defense)

## ๓. หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน (Anti Aircraft Artillery)

อาวุธต่อสู้อากาศยาน หมายถึง ปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยานและอาวุธปล่อยนำวิถีพื้นสู่อากาศที่ประจำการ อยู่กับหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานของสามเหล่าทัพ หรือหน่วยภาคพื้น หน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานรับผิดชอบป้องกันเป็นจุด หรือเฉพาะตำบล (Point Defense) ในกรณีที่ข้าศึกสามารถทะลุทะลวงผ่านแนวป้องกันของ บ.สกัดกั้นเข้ามาได้การปฏิบัติของหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน จะต้องมีการประสานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ทั้งนี้เพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติ และขจัดความเสียหายอันเนื่องมาจากความสับสนหรือเข้าใจผิด อาจทำให้ยิงอากาศยานฝ่ายเดียวกันได้

### **การแจ้งเตือนทางอากาศ (Air Defense Warning)**

กองทัพอากาศมีหน้าที่ในการประสานโดยตรงกับหน่วยที่เกี่ยวข้อง ในการป้องกันทางอากาศทั้ง ฝ่ายทหารและพลเรือน เพื่อให้การปฏิบัติการเกี่ยวกับการเตรียมพร้อมในการป้องกันทางอากาศ เป็นไปตามขั้นตอนและเป็นแนวทางเดียวกัน การประกาศหรือกำหนดขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ เป็นความรับผิดชอบของ ผอ.ศยอ.ศปก.ทอ., น.ควบคุมอาวุโส ศยอ.๕, น.อำนวยการอาวุโส ศคปอ./ศคร. แล้วแต่กรณี การประกาศหรือการกำหนดขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ สามารถกำหนดเป็นขั้นเดียวกันทั้งระบบหรืออาจกำหนดเฉพาะเขตหรือพื้นที่ก็ได้ เช่น เมื่อ สร.ภข. ถูกโจมตี น.อำนวยการอาวุโส ที่ สร.อด. จะประกาศหรือกำหนดขั้นการแจ้งเตือนภัยเป็น"สีแดง" พร้อมกับแจ้งให้ ศยอ.๕ ซึ่งเป็นหน่วยที่รับผิดชอบสูงสุดในการป้องกันทางอากาศทราบ และ ศยอ.๕, ก็จะมีสภาพการแจ้งเตือนทางอากาศ "เป็นสีแดง" เช่นเดียวกับ สร.อด. ส่วน ศคร.หรือ สร. อื่นๆ ที่ไม่มีเหตุการณ์ก็ยังคงเป็นขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ "สีขาว" เป็นต้น เมื่อได้ตัดสินใจประกาศ หรือกำหนดขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ แล้วให้รีบแจ้งไปยังหน่วย เกี่ยวข้องกับการป้องกันภัยทางอากาศทั้งทหารและพลเรือนทราบโดยเร็วที่สุด โดยใช้ข่ายการติดต่อสื่อสารที่มีอยู่ และไม่ต้องกำหนดขั้นความลับในการส่งข่าว

การแจ้งเตือนทางอากาศ แบ่งออกเป็น ๓ ขั้น คือ

๑. Air Defense Warning "WHITE"
๒. Air Defense Warning "YELLOW"
๓. Air Defense Warning "RED"

๑. Air Defense Warning "WHITE" แสดงว่าสถานการณ์ทางอากาศปกติ หรือเป็นการประกาศ ที่แสดงว่า การโจมตีโดย บ. หรืออาวุธนำวิถีจากฝ่ายข้าศึกได้ยุติลงแล้ว หรือทุกสิ่งทุกอย่างปลอดภัยแล้ว ในขั้นนี้ จะประกาศหลังจากที่ได้ให้การแจ้งเตือนขั้นการแจ้งเตือนทางอากาศ "Yellow หรือ Red" ใดๆ หนึ่ง การประกาศในขั้นนี้ยังไม่เลิกการเตรียมพร้อมที่เกี่ยวกับกำลังพล และอาวุธตามที่ได้กำหนดไว้

๒. Air Defense Warning "YELLOW" เป็นการประกาศแจ้งเตือนทางอากาศที่แสดงว่า อาจจะถูกโจมตีทางอากาศได้ เพราะข่าวที่ได้รับมาแสดงว่าอาจจะมี บ.ข้าศึกอยู่เหนือประเทศไทยหรืออยู่ในเส้นทางที่มุ่งเข้าประเทศไทย

๓. Air Defense Warning "RED" เป็นการประกาศการแจ้งเตือนทางอากาศ ที่แสดงว่า การถูกโจมตีทางอากาศกำลังจวนแจเต็มที่แล้ว เพราะได้มีการพิสูจน์ฝ่ายแล้วว่า มี บ.ข้าศึกอยู่ในเขตป้องกันทางอากาศ หรือภายในบริเวณใกล้เคียงที่มีทิศทางมุ่งเข้าสู่เขตป้องกันทางอากาศที่รับผิดชอบ



LIRT

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"

### พันธกิจการป้องกันทางอากาศ

พันธกิจในการป้องกันทางอากาศแบ่งออกเป็น ๔ ชั้นตามลำดับดังนี้

- พันธกิจการค้นหา (Detection)
- พันธกิจการพิสูจน์ฝ่าย (Identification)
- พันธกิจการสกัดกั้น (Interception)
- พันธกิจการทำลาย (Destruction)

#### ๑. พันธกิจการค้นหา

หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ได้รับมอบพื้นที่ในการเฝ้าตรวจทางอากาศ ซึ่งจะรับผิดชอบตลอดทั้งพื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง โดยการใช้อุปกรณ์เรดาร์ที่มีอยู่เพื่อให้ได้ข้อมูลของเป้าหมายที่ตรวจพบในอากาศ เช่น จำนวน, ความเร็ว, ความสูง, ทิศทางบิน, ตำแหน่งเป้าหมาย แล้วรายงาน ข่าวสารดังกล่าวตามลำดับถึงศูนย์ยุทธการทางอากาศโดยเร็วที่สุด ด้วยเครื่องมือสื่อสารและข่ายการติดต่อ สื่อสารที่จัดไว้เพื่อการนี้โดยเฉพาะ จนกว่าเป้าหมายนั้นจะออกไปนอกพื้นที่รับผิดชอบและมอบการติดตาม ให้หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนข้างเคียงรับช่วงการปฏิบัติไปเรียบร้อยแล้ว ผลการค้นหาขึ้นอยู่กับความชำนาญของเจ้าหน้าที่, ประสิทธิภาพของอุปกรณ์เรดาร์, ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือสื่อสาร, ชีตความสามารถในการต่อต้านการตอบโต้ทางอิเล็กทรอนิกส์, สภาพการวางข่ายเรดาร์, สภาพภูมิประเทศ, ลักษณะทางอุตุนิยมวิทยา และมาตรการในการปฏิบัติทดแทนซึ่งกันและกันระหว่างหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนที่อยู่ใกล้กัน

พันธกิจการค้นหาเป็นพันธกิจขั้นสำคัญที่สุดของการป้องกันทางอากาศ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการปฏิบัติการณ์อื่น ๆ ต่อไป โดยพันธกิจการค้นหานี้เป็นการปฏิบัติของหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนทุกแห่งในระบบป้องกันทางอากาศ

#### ๒. พันธกิจการพิสูจน์ฝ่าย

การพิสูจน์ฝ่ายคือวิธีที่ใช้ในการตัดสินว่าอากาศยานที่ตรวจพบนั้น เป็นฝ่ายเดียวกัน (Friendly) หรือฝ่ายข้าศึก (Hostile) ส่วนอากาศยานที่ไม่สามารถพิสูจน์ทราบได้แน่ชัดว่าเป็นฝ่ายเดียวกันหรือฝ่ายข้าศึกจะกำหนดว่า อากาศยานนั้นเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่าย (Unknown) ถ้าตรวจพบภายนอกเขตพิสูจน์ฝ่ายการป้องกัน ทางอากาศ จะจัดเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่ายมีความสำคัญน้อย (Non Significant Unknown - NU) อากาศยานที่พิสูจน์ฝ่ายว่าเป็นฝ่ายข้าศึก และอากาศยานที่เป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่ายจะจัดรวมกันเป็นประเภทไม่ใช่ฝ่ายเดียวกัน (Non - Friendly Group)

- เขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย (Thailand Air Defense Identification Zone = TADIZ) คือเขตอากาศที่กำหนดขึ้นไปจากพื้นดินหรือพื้นน้ำเหนืออาณาเขตของประเทศไทย อากาศยาน ที่บินผ่านเข้า - ออก หรือบินวนอยู่ในเขตนี้จะต้องมีการพิสูจน์ฝ่าย และอากาศยานจะต้องรายงานตำแหน่งที่อยู่ และมีการควบคุมการบิน เพื่อความปลอดภัยของประเทศ

เส้นเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย เริ่มต้นจากจุดพิกัดภูมิศาสตร์  $10^{\circ} 00' 00''$  น ๘๘ เส้นเขตแดนไทย/พม่า ผ่านไปตามเส้นเขตแดนไทย/พม่า, ลาว, กัมพูชา และมาเลเซีย จนมาบรรจบจุดตั้งต้นที่  $10^{\circ} 00' 00''$  น ๘๘ เส้นเขตแดนไทย/พม่า (ศึกษารายละเอียดของจุดพิกัด เพิ่มเติมได้จาก รปป.ศยอ.ฝคปอ.ศปก.ทอ.ที่ ๐๘-๐๒๗-๑๕๐๗๓๗)

- เขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศล่วงหน้าของประเทศไทย (Thailand Air Defense Identification Buffer Zone = TAD-BUZ) กำหนดเป็นแนวขนานเพื่อขยายเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศของประเทศไทย (TADIZ) ออกไปอีก ๑๐๐ ไมล์ทะเล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบป้องกันทางอากาศให้สูงขึ้น และสามารถส่ง บ.สกัดกั้น ขึ้นสกัดกั้นต่อเป้าหมายไม่ทราบฝ่าย (UNKNOWN) ที่บินเข้าใกล้เขตแดนไทยได้ทันทั่วทั้ง

- เขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศล่วงหน้าจะแบ่งออกเป็น ๒ เขต ดังนี้

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

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

เป้าหมายที่ถูกตรวจพบนอกเขตพิสูจน์ฝ่ายเพื่อการป้องกันทางอากาศล่วงหน้าของประเทศไทย (TAD-BUZ) ถ้าไม่สามารถทำการพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้พิสูจน์ฝ่ายเป็นเป้าหมายรอการพิสูจน์ฝ่าย (Pending-P) และถ้าเป้าหมายนั้นบินผ่านเข้ามาในเขตนอก (TIZ) ถ้ายังไม่สามารถทำการพิสูจน์ได้ให้พิสูจน์ฝ่ายเป็นเป้าหมาย ไม่ทราบฝ่ายที่มีความสำคัญน้อย (NON - Significant Unknown - NU) และถ้าเป้าหมายนั้นบินผ่านเข้ามา ในเขตใน (MIZ) และยังไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้พิสูจน์ฝ่ายเป็นเป้าหมายไม่ทราบฝ่าย (Unknown-U) พร้อมทั้งสั่งการปฏิบัติทางยุทธวิธีที่เหมาะสมต่อเป้าหมายนั้น (รปป.ศยอ.ฝคปอ.ศปก.ทอ.ที่ ๐๘-๐๒๗-๑๕๐๗๓๗)

- เขตจำกัดการพิสูจน์ฝ่าย (Limited Identification Zone) กำหนดขึ้นเพื่อตัดทอนกรรมวิธีการพิสูจน์ฝ่ายอันไม่มีความจำเป็นให้ลดลง เมื่อตรวจพบอากาศยานในเขตจำกัดการพิสูจน์ฝ่าย และมีทิศทางออกจาก เขตนั้นจะกำหนดให้เป็นอากาศยานฝ่ายเดียวกันโดยจุดเริ่มต้น (Friendly By Origin) แต่ต้องติดตามรายละเอียด ในภายหลัง เขตจำกัดการพิสูจน์ฝ่าย คือ พื้นที่ในรัศมี ๕๐ ไมล์ทะเล โดยรอบสนามบินดอนเมือง และรัศมี ๓๐ ไมล์ทะเล โดยรอบสนามบินกองทัพอากาศในส่วนภูมิภาค

- พื้นที่ห้ามบินผ่าน (Restricted Area) กำหนดเพื่อพิสูจน์ทราบอากาศยานเป็นฝ่ายข้าศึกให้รวดเร็วขึ้นตามความจำเป็นของสถานการณ์ เพื่อให้หน่วยทหารภาคพื้นใช้อาวุธทำลายอากาศยานที่เป็นข้าศึกได้โดยเสรี โดยห้ามอากาศยานที่เป็นฝ่ายเดียวกันทำการบินเหนือบริเวณพื้นที่ในห้วงระยะเวลาและความสูงที่กำหนด เช่น ห้ามอากาศยานฝ่ายเดียวกันทำการบินเหนือบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย หรือเหนือที่ตั้งสำคัญทางทหารบางแห่งตั้งแต่เวลา พระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้นในระยะสูงตั้งแต่พื้นดิน ๑๐,๐๐๐ ฟุต นอกจากนี้การบินในฉนวนอากาศ

(CORRIDOR) ที่กำหนดไว้ อากาศยานที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าว จะถูกกำหนดว่าเป็นฝ่ายเข้าศึกโดยอัตโนมัติ และอาจถูกยิงจากหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน เป็นต้น

- การพิสูจน์ทราบว่าเป็นฝ่ายเดียวกัน
  - สอบเทียบตรงกับแผนการบิน
  - การรายงานตำแหน่งของ อ. ฝ่ายเดียวกัน
  - จากเครื่องมือพิสูจน์ฝ่ายทางอิเล็กทรอนิกส์
  - ทำการบินตามกำหนดเวลาและระยะสูงในพื้นที่ห้ามบินผ่าน
  - แสดงทัศนสัญญาณ , วิทยุ หรือกระแสนทศทางบินตามที่กำหนดไว้
  - จากการตรวจการทางภาคพื้นดิน
  - ด้วยการบินสกัดกันเพื่อการพิสูจน์ฝ่าย และนักบินยืนยันว่าเป็นฝ่ายเดียวกัน

### ๓. พันธกิจการสกัดกัน (Interception)

การสกัดกัน คือการดำเนินการให้ บ.สกัดกัน หรืออาวุธสกัดกันไปพบเป้าหมายก่อนที่เป้าหมายนั้นจะเข้ามาถึงแนวปล่อยอาวุธหรือแนวปลดระเบิด เพื่อทำลายที่หมายสำคัญของฝ่ายเรา การนำ บ.สกัดกัน ไปพบเป้าหมาย กระทำโดยใช้อุปกรณ์เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร พื้นดิน/อากาศ ของหน่วยในระบบควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน เพื่อให้ บ.สกัดกันพบเป้าหมายโดยแน่นอน ณ ตำบลที่ต้องการในตำแหน่งที่ได้เปรียบทางยุทธวิธี และใช้อาวุธได้เหมาะสมตามลักษณะของอาวุธประจำ บ. พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือ ในการเดินอากาศกับ บ.สกัดกันเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจหรือเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉิน

### ๔. พันธกิจทำลาย (Destruction)

พันธกิจทำลายคือการใช้อาวุธประจำ บ.สกัดกันหรืออาวุธต่อสู้อากาศยานทำลายอากาศยานฝ่ายเข้าศึกในยามปกติอากาศยานซึ่งมีการปฏิบัติแสดงว่าเป็นฝ่ายเข้าศึกคือ อากาศยานที่ทำการลาดตระเวน หรือปฏิบัติทางยุทธวิธีใดๆ ภายในพระราชอาณาเขต โดยไม่ได้รับมอบอำนาจหน้าที่ เช่น การปฏิบัติทางยุทธวิธีดังต่อไปนี้

๔.๑ อากาศยานที่ทำการทิ้งระเบิด ปลดปล่อยระเบิดหรืออาวุธอื่นๆ ต่อเป้าหมายที่พื้นดินพื้นน้ำ และเป้าหมายในอากาศ ทั้งนี้ยกเว้นอากาศยานฝ่ายเราที่ทำการฝึกในสนามฝึกการใช้อาวุธ

๔.๒ อากาศยานที่ทำการวางทุ่นระเบิดตามบริเวณฝั่งทะเล หรือตามเส้นทางเข้าสู่ชายฝั่งทะเลประเทศไทย หรือน่านน้ำประเทศไทย

๔.๓ อากาศยานที่ไม่ปรากฏชัดว่าอยู่ในภาวะอันตราย ทำการทิ้งพลร่ม หรือปล่อยเครื่องร่อนภายในราชอาณาจักร เว้นแต่การปฏิบัติดังกล่าวเป็นการฝึกหรือปฏิบัติการพิเศษตามที่วางไว้ล่วงหน้า

๔.๔ อากาศยานที่ทำการยิงอากาศยานฝ่ายเราที่ทำการสกัดกัน หรือยิงอากาศยานฝ่ายเราที่ทำการบินเฝ้าตรวจทางอากาศ

๔.๕ อากาศยานที่เปิดห้องบรรจุระเบิดหรือปฏิบัติการใดๆ ที่แสดงว่าจะทำการทิ้งระเบิดหรืออาวุธปล่อย

๔.๖ อาวุธปล่อยซึ่งมิได้รับทราบมาก่อนว่า ฝ่ายพันธมิตรเป็นผู้ปล่อย หรือ อาวุธปล่อย ซึ่งแสดงว่าจะเป็นอันตรายต่อประเทศไทย

๔.๗ อากาศยานซึ่งไม่ปรากฏเครื่องหมาย หรืออากาศยานที่มีเครื่องหมายของประเทศกลุ่มคอมมิวนิสต์ หรืออากาศยานที่มีเครื่องหมายของประเทศที่มีใช้พันธมิตรบินล่องล้าเข้ามา หรือบินอยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ยอมอยู่ในความควบคุมของ บ.สกัดกั้นของฝ่ายเรา เว้นแต่ว่าอากาศยานนั้นปรากฏชัดว่าตกอยู่ในภาวะอันตราย

นอกจากนี้อากาศยานที่ทำการบินในพื้นที่ห้ามบินผ่าน ซึ่งได้ประกาศห้ามทำการบินผ่านในระหว่างเวลาและห้วงความสูงกำหนด จะต้องถูกกำหนดว่าเป็นอากาศยานฝ่ายข้าศึกโดยอัตโนมัติ ส่วนอำนาจการยิงทำลายหรือบังคับให้อากาศยานไม่ทราบฝ่ายนั้นลงยังสนามบินใด ศีรษะรายละเอียดได้จากหลักฐาน ต่อไปนี้ คือ

ก. พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙

ข. ระเบียบกองทัพอากาศ ว่าด้วยการปฏิบัติ และการใช้อาวุธในการบินสกัดกั้น เพื่อพิสูจน์ฝ่าย พ.ศ. ๒๕๒๓

### โครงการพัฒนาระบบป้องกันทางอากาศอัตโนมัติของ ทอ.

ระบบป้องกันทางอากาศของกองทัพอากาศ ก่อตั้งครั้งแรกใน พ.ศ.๒๕๐๔ อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ไม่ทันสมัย ทำให้เกิดจุดอ่อน ในการเฝ้าตรวจทางอากาศและเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการทางด้านยุทธการปัจจุบันมีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสูงมาก อากาศยานและระบบอาวุธมีการพัฒนาให้ทันสมัย และมีประสิทธิภาพสูงจึงทำให้ระบบการป้องกันทางอากาศของกองทัพอากาศไม่สามารถตอบสนองการปฏิบัติได้ทันเหตุการณ์ กองทัพอากาศจึงได้พิจารณาถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงและพัฒนาระบบป้องกันทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและทันสมัย สามารถตอบโต้การคุกคามทางอากาศจากฝ่ายตรงข้ามได้ตลอดเวลา

ดังนั้นกองทัพอากาศจึงได้พัฒนาระบบป้องกันทางอากาศให้เป็นแบบอัตโนมัติครอบคลุมทั้งประเทศโดยมีการปรับปรุงและพัฒนา ๒ ส่วน คือ หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน และระบบสื่อสารโทรคมนาคม ซึ่งเมื่อรวมทั้ง ๒ ส่วนเข้าด้วยกันแล้วก็คือ การพัฒนาระบบบัญชาการและควบคุม (C<sup>3</sup>) ของ ทอ. เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาได้รับทราบข้อมูลความเคลื่อนไหวของกำลังทางอากาศได้ตลอดเวลาและสามารถตกลงใจ สั่งใช้กำลังทางอากาศได้อย่างถูกต้องและทันเวลาโดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

ความมุ่งหมาย ในการจัดตั้งระบบป้องกันทางอากาศอัตโนมัติของ ทอ. (Royal Thai Air Defense System = RTADS) เพื่อ

๑. พัฒนาระบบหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนของ ทอ.ให้ขยายขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพในการเฝ้าตรวจ, ค้นหาและติดตามเป้าหมาย พิสูจน์ฝ่าย กำหนดการใช้อาวุธ ตลอดจนสั่งการและควบคุมการบินสกัดกั้นได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง แน่นนอน และเพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของภารกิจการบินในพื้นที่รับผิดชอบ สามารถปฏิบัติการตอบโต้การคุกคามทางอากาศจากฝ่ายตรงข้ามได้ทันต่อสถานการณ์

๒. พัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคมของ ทอ. โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อปฏิบัติการได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย มีความเชื่อถือได้และมีระบบป้องกันทางอิเล็กทรอนิกส์

๓. เพิ่มสมรรถนะ ในการแสดงสถานภาพการเคลื่อนไหวของกำลังทางอากาศทั่วพื้นที่รับผิดชอบให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงรับทราบการปฏิบัติได้อย่างใกล้ชิด ตลอดจนสามารถบัญชาการและควบคุมการใช้กำลังทางอากาศได้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

### **ระบบต่อเชื่อมแลกเปลี่ยนข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศร่วม**

กำลังทางอากาศในปัจจุบันได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว เครื่องบินโจมตี และอาวุธนำวิถีระยะไกลได้รับการพัฒนาให้มีอำนาจการทำลายมากขึ้น และมีความเร็วสูงสามารถบินฝ่าแนวต้านทานของเครื่องบินขับไล่เข้าถึงแนวปล่อยอาวุธโจมตีเป้าหมายได้ง่ายขึ้น จุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทยอยู่ใกล้แนวชายแดน ภายในรัศมีปฏิบัติการของเครื่องบินข้าศึก จึงไม่สามารถขยายรัศมีของการป้องกันภัยออกไปได้ เวลา ในการปฏิบัติการป้องกันภัยทางอากาศมีจำกัด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องขุดเขยข้อบกพร่องนี้ด้วยการรวมอำนาจการยิงของระบบอาวุธจากเครื่องบินขับไล่สกัดกั้น และอาวุธต่อสู้อากาศยานภาคพื้นการที่จะรวมอำนาจการยิงให้สอดคล้องกันอย่างต่อเนื่องในทุกจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่ทำการป้องกันนี้จะกระทำได้อย่างสมบูรณ์ ขึ้นอยู่กับการมีระบบควบคุมและแจ้งเตือนภัยอากาศยานที่สมบูรณ์ทันสมัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ที่จะทำให้การรวมการควบคุมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถใช้กำลังในการป้องกันภัยทางอากาศได้อย่างเป็นปึกแผ่นทันต่อสถานการณ์

#### **ความมุ่งหมาย**

จากโครงการพัฒนาระบบควบคุมและแจ้งเตือนการป้องกันภัยทางอากาศของ ทอ. (Royal Thai Air Defense System, RTADS) ซึ่งได้พัฒนาให้สามารถแสดงสถานภาพการเคลื่อนไหวทางอากาศและการปฏิบัติการทางอากาศทั้งหมดโดยอัตโนมัติตามเวลาที่เกิดขึ้นจริงนั้น ทำให้กองทัพอากาศสามารถสั่งการ และควบคุมการใช้กำลังทางอากาศที่เหมาะสม ณ ตำแหน่งที่ต้องการได้ทันที เพื่อให้อาวุธต่อสู้อากาศยานภาคพื้นของแต่ละเหล่าทัพได้มีเวลาเพียงพอในการเตรียมการป้องกันภัยทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดประสานการปฏิบัติกับเครื่องบินขับไล่สกัดกั้นที่อยู่ในความควบคุมของกองทัพอากาศ นอกจากนี้เพื่อให้สามารถส่งข้อมูลสถานการณ์ทางอากาศไปแสดงในศูนย์บัญชาการยุทธแห่งชาติ ตามโครงการระบบควบคุมบังคับบัญชาทางทหารของกองทัพไทย และแสดงในกองอำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนแห่งชาติของกระทรวงมหาดไทยได้ด้วย กองบัญชาการทหารสูงสุดจึงได้จัดตั้งโครงการต่อเชื่อมแลกเปลี่ยนข้อมูลการป้องกันภัย ทางอากาศ (Joint Air Defense Digital Information Network = JADDIN) โดยกำหนดความมุ่งหมายหลัก มี ๓ ประการ คือ

๑. เพื่อพัฒนาระบบการแจ้งเตือนภัยทางอากาศ การมอบหมายความรับผิดชอบต่อเป้าหมายข้าศึกและการปฏิบัติการตอบโต้กระทำได้รวดเร็วทันต่อสถานการณ์

๒. เพื่อพัฒนาการติดต่อประสานระหว่างหน่วยในระบบป้องกันภัยทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

๓. เพื่อให้สามารถรายงานสถานภาพของอาวุธต่อสู้อากาศยาน และผลการปฏิบัติได้ถูกต้องแน่นอนทันเวลา

### แนวความคิดในการดำเนินงาน

กองบัญชาการทหารสูงสุดได้มอบหมายให้กรมสื่อสารทหาร ดำเนินการจัดหาระบบโดยจัดตั้งคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ประกอบ เพื่อรับข้อมูลสถานภาพการป้องกันภัยทางอากาศจากคอมพิวเตอร์ของระบบ RTADS โดยส่งข้อมูลผ่านข่ายโทรคมนาคมทหารไปแสดงบนจอภาพ แสดงสถานการณ์ ซึ่งติดตั้งอยู่ประจำหน่วยต่าง ๆ ตามที่กำหนด

หน่วยในระบบต่อเชื่อมแลกเปลี่ยนข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศร่วม

ประกอบด้วยหน่วยศูนย์กลาง 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.) อยู่ที่ ทุ่งสีกัน
๔. ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๑ (ศปภอ.ทบ.๑) อยู่ที่ อ.วังน้อย

จ.อยุธยา

๕. ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๒ (ศปภอ.ทบ.๒) อยู่ที่ นครราชสีมา
๖. ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๓ (ศปภอ.ทบ.๓) อยู่ที่ พิษณุโลก
๗. ศูนย์ต่อสู้ป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบกที่ ๔ (ศปภอ.ทบ.๔) อยู่ที่ สุราษฎร์ธานี
๘. ศูนย์ยุทธการต่อสู้อากาศยาน ดอนเมือง (ศยตอ.ดม.) 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 ให้แก่ทุกหน่วยในระบบป้องกัน ภัยทางอากาศ
๔. ช่วยในการปฏิบัติการของระบบต่อสู้อากาศยาน เพื่อต่อต้านอากาศยานของข้าศึก เป็นไปด้วยความรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์
๕. ให้ข้อมูลการแจ้งเตือนอากาศยานล่วงหน้า แก่ทุกหน่วยในระบบป้องกันภัยทางอากาศ
๖. ให้ข้อมูลตำแหน่งการบินอากาศยานฝ่ายเดียวกัน แก่หน่วยต่อสู้อากาศยาน

- ๗. ส่ง คำสั่ง และข้อมูลทางยุทธการ ให้แก่หน่วยต่าง ๆ ในระบบป้องกันภัยทางอากาศ
- ๘. สร้างสถานการณ์จำลอง เพื่อใช้ในการฝึกและการทดสอบ
- ๙. สามารถเก็บบันทึกข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศไว้ในเทปและนำออกมาใช้ได้เมื่อ

ต้องการ

### เอกสารอ้างอิง

- ๑. ตำรา การควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนภัย ศูนย์ยุทธการทางอากาศ :  
ร.อ.เกรียงศักดิ์ ศรีทรัพย์ , พ.ศ.๒๕๐๗
- ๒. แผนเตรียมรับระบบ RTADS PHASE I, ส.ค.๒๕๓๒
- ๓. คู่มือระบบต่อเชื่อมแลกเปลี่ยนข้อมูลการป้องกันภัยทางอากาศ
- ๔. รปป.ศยอ.ศปก.ทอ., ๒๕๔๓
- ๕. ตำราป้องกันภัยทางอากาศ แก้ไขครั้งที่ ๑ : น.อ.สุนทร อารยะปรีชา, ๒๕๓๘
- ๖. เอกสารการจดดำเนินงานระบบป้องกันภัยทางอากาศ อัตโนมัต ภาคใต้
- ๗. คำสั่ง คปอ.บยอ.(เฉพาะ)ที่ ๑/๔๐ เรื่องกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการและเจ้าหน้าที่

## ส่วนที่ ๓

### ภาคผนวก

:

- ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....
- พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙
- พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒



LIRT

# ด่วนที่สุด

(๑)

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๖๙๖

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

ปฏิบัติหน้าที่	
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ	
เลขรับ	328
วันที่	6 ส.ค. 2550
เวลา	10.50 น.

๕ ธันวาคม ๒๕๕๐

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

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

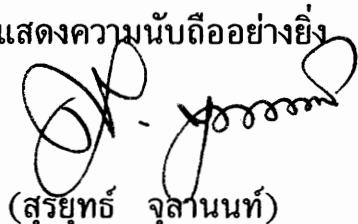
สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... รวม ๒ ฉบับ ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัติ รวม ๒ ฉบับดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอ สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก



(สุรยุทธ์ จุลานนท์)

นายกรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๑๕๖๖ / ๕๐ วันที่ ๖ / ๘๐ / ๕๐
เวลา ๑๓.๕๐ ส่ง พรบ.
สำนักงานประชุม

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ 328 / 2550
วันที่ 6 / ๘๐ / 50
เวลา 13.10 น.
สำนักงานประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๘ - ๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (๐/๐.1089/D/๙) [www.cabinet.thaigov.go.th](http://www.cabinet.thaigov.go.th)



LIRT

# หน้าว่าง



Legislative Institutional Repository of Thailand

(๓)

ร่างฯ ที่ สคก. ตรวจสอบพิจารณาแล้ว  
เรื่องเสร็จที่ ๘๓๖/๒๕๕๐

บันทึกหลักการและเหตุผล  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย  
พ.ศ. ....

หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย

เหตุผล

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



# หน้าว่าง



Legislative Institutional Repository of Thailand

(๕)

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



LIART

Legislative Institutional Repository of Thailand

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานพลเรือน” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และอากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ราชอาณาจักร” ให้หมายความรวมถึง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดตามมาตรา ๖

“แผนการบิน” หมายความว่า แผนการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“พิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ กรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ทัศนสัญญาณ การใช้อากาศยานขึ้นสกัดกัน หรือวิธีอื่นใด

“สกัดกัน” หมายความว่า การนำอากาศยานขึ้นทำการพิสูจน์ฝ่าย และการบังคับให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร และให้หมายความรวมถึงการทำลายอากาศยานในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรือป้องกันภัยต่อสาธารณะ

“การกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ” ให้หมายความรวมถึง การกระทำของอากาศยานที่ถือว่าอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประกาศกำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม

“สืบสวนสอบสวนเบื้องต้น” หมายความว่า แสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานตลอดจนรวบรวมพยานหลักฐานหรือดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้กระทำไปเกี่ยวกับการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือทราบรายละเอียดแห่งการกระทำ หรือเพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดี

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบิน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ทหารอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ



(๗)

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

#### หมวด ๑

#### การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

มาตรา ๖ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๗ ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองบัญชาการทหารสูงสุดกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘ เมื่อได้อนุญาตให้อากาศยานใดทำการบินหรือเมื่อได้รับแผนการบินแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับแผนการบิน ส่งคำอนุญาตหรือแผนการบินแล้วแต่กรณี ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๙ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีหน้าที่ตรวจและพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือบินขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือบินผ่านราชอาณาจักร โดยดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา ๗

มาตรา ๑๐ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) สั่งให้อากาศยานบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือบินไปยังเขตแดน หรือบินให้พ้นเขตห้าม เขตกักตักการบินหรือเขตอันตราย หรือบินไปลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน หรือสั่งให้อากาศยานกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น

(๒) สกัตกั้นอากาศยานตามมาตรา ๑๑

(๓) ทำลายอากาศยานจากภาคพื้นตามมาตรา ๑๓



LIART

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) การพายุทัศนภัยไปกับอากาศยาน หรือการใช้เครื่องถ่ายภาพหรือ  
อุปกรณ์เก็บข้อมูลจากอากาศยาน

(๓) เมื่ออากาศยานนั้นมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่ง  
ราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะ

ในการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารใช้วิธี  
ติดต่อสื่อสารทางวิทยุหรือกรรมวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่สามารถใช้วิธีดังกล่าวได้ ให้ใช้  
ทัศนสัญญาณตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวง  
คมนาคมร่วมกันกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กระทรวงกลาโหมอาจกำหนดให้การกระทำใดของอากาศยานเป็นการกระทำ  
อันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะได้ โดยประกาศใน  
ราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๒ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามมาตรา ๑๑ หรือเป็นกรณี que se que  
อากาศยานใดมีการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรหรืออาจเป็นภัย  
ต่อสาธารณะ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) ใช้อาวุธประจำอากาศยานหรืออาวุธอื่นบังคับอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตาม  
คำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หรือที่กระทำการอันอาจเป็นภัยดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์  
และวิธีการที่กำหนดในระเบียบกระทรวงกลาโหม

(๒) ทำลายอากาศยานนั้น โดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม  
เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำลายอากาศยานนั้น  
ได้ โดยรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมทราบทันทีพร้อมด้วยเหตุผล



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

มาตรา ๑๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๒ ในกรณีที่เป็นอากาศยานพลเรือน ให้ใช้การสกัดกั้นเพื่อการพิสูจน์ฝ่ายเป็นหนทางสุดท้าย และเมื่อได้ทราบฝ่ายแล้ว ให้ใช้การติดต่อสื่อสารหรือทัศนสัญญาณเพื่อนำอากาศยานพลเรือนที่ถูกสกัดกั้นบินเข้าสู่เส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบิน หรือนำไปยังเขตแดน หรือนำให้พ้นเขตห้าม เขตจำกัดการบินหรือเขตอันตราย หรือนำไปลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามที่กำหนด หรือสั่งให้อากาศยานพลเรือนกระทำประการอื่นตามที่จำเป็น แล้วแต่กรณี

#### หมวด ๒

การกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุมและการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น

มาตรา ๑๕ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่อยู่ในอากาศยาน ที่กระทำความผิดหรือสงสัยว่าจะกระทำความผิด ดังต่อไปนี้

- (๑) ตรวจ ค้น หรือกักอากาศยาน
  - (๒) ยึดอากาศยานและสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิด
  - (๓) จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง
  - (๔) สั่งผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือให้กระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร
- การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๖ ถ้าในการตรวจและค้นอากาศยานหรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่า ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือฝ่าฝืนแผนการบินและมิได้กระทำการอื่นที่ผิดกฎหมาย รวมทั้งไม่มีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิดหรือสิ่งของที่จะใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้น หรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อย

อากาศยานนั้นไป แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนด

มาตรา ๑๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน สิ่งของที่ยึดไว้ รวมทั้งบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้จัดส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวน ดำเนินการต่อไป มิให้นำระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นมาเป็นระยะเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่ระยะเวลาดังกล่าวต้องไม่เกินสิบสองวัน หากมีความจำเป็นต้องใช้เวลานานสิบสองวัน ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารติดต่อขอรับอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารสูงสุด เพื่อขยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็น แต่ต้องไม่เกินสิบสองวัน

มิให้นำเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหามายังที่ทำการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่มีอำนาจสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นรวมเข้าในระยะเวลานำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๒๐ การเก็บรักษาอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และในกรณีที่ได้มีการมอบสำนวนการสอบสวนให้แก่พนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๗ แล้ว หากระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้บุคคลอื่นที่มีใช้พนักงานสอบสวนเป็นผู้เก็บรักษา ให้ถือว่าเป็นการเก็บรักษาแทนพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร

การเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ



หมวด ๓  
ค่าใช้จ่าย

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 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 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 และยังคงอยู่ในระยะเวลาอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ผู้นั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำหนดค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้



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 ที่กระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคมเสนอ แก่นั้น สามารถแยกหลักการสำคัญได้สองประการ คือ การจัดทำแผนการบินของอากาศยานและการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งการแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าวจะทำให้หลักเกณฑ์การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายการสกัดกั้นและการใช้อาวุธ การสอบสวนสืบสวนเบื้องต้น การยึดอากาศยานและการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ มีความชัดเจนขึ้น และเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี

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



กฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนด้วย  
เป็นร่างกฎหมายอีกฉบับหนึ่งประกอบกัน

## ๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด  
กฎหมาย พ.ศ. ....

### ขั้นตอนการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

(๑) การประกาศเขตแสดงตน เนื่องจากอากาศยานที่เข้ามาใน  
ราชอาณาจักรนั้นมีหลายประเภท และในขณะเดียวกันมีทั้งอากาศยานที่เป็นของพลเรือนและ  
อากาศยานของทหารด้วย ประกอบกับเทคโนโลยีในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีความ  
รวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงต้องกำหนดขอบเขตในการแสดงตนของอากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อ  
การสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตาม  
แผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน ดังนั้น จึงกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการ  
กระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตน  
เพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่อากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งต้องแสดงเจตนาหรือความประสงค์ใน  
การเข้ามาในเขตแสดงตนนั้น (ร่างมาตรา ๖)

(๒) ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายและการแจ้งแผนการบิน การตรวจ  
และพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามที่กองบัญชาการทหาร  
สูงสุดกำหนดขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๗)  
ส่วนการแจ้งแผนการบินนั้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินจะต้องส่งคำขอ  
อนุญาตหรือแผนการบินให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทราบด้วย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีข้อมูล  
เกี่ยวกับการบินของอากาศยานในส่วนของพลเรือนรวมทั้งในกรณีที่เป็นอากาศยานที่ใช้ใน  
ราชการด้วย (ร่างมาตรา ๘)

(๓) การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการทำลายอากาศยาน กำหนด  
หลักเกณฑ์การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้น โดยหากไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายของอากาศยานลำ  
นั้นได้ มีเหตุอันควรสงสัยว่าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรืออนุสัญญา หรือเมื่ออากาศยานนั้น  
กระทำการอันเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำ  
อากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ รวมทั้งการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการที่จะ  
สั่งให้อากาศยานบินไปตามเส้นทางที่กำหนด หรือมีอำนาจในการที่จะทำลายอากาศยานนั้นได้  
โดยได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๑๑ และร่างมาตรา ๑๒)  
และในกรณีที่ไม่สามารถสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการที่จะใช้  
อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ (ร่างมาตรา ๑๓)



**ขั้นตอนการกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และสืบสวน  
สอบสวนเบื้องต้น**

**(๑) เมื่อบังคับอากาศยานที่ต้องสงสัยลงมาสู่ภาคพื้นแล้ว**

เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการดำเนินการตรวจ ค้น กัก ยึดอากาศยาน จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น รวมทั้งการสั่งให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร (ร่างมาตรา ๑๕) และหากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้สั่งให้เคลื่อนย้ายอากาศยานก็จะต้องได้รับโทษในทางอาญาฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

**(๒) ผลการตรวจและค้นอากาศยาน**

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศยานโดยผิดกฎหมาย หรือไม่มีสิ่งของที่เป็นความผิด เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของฝ่ายพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศยานนั้นไป (ร่างมาตรา ๑๖)

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีการกระทำผิดกฎหมายเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น และส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยอากาศยาน หลักฐาน และสิ่งของที่ยึดไว้ไปยังพนักงานสอบสวน (ร่างมาตรา ๑๗)

**(๓) การเก็บรักษาอากาศยานสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง**

ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และกรณี que สิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทางราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควรสำหรับการเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจกำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาไว้ได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษานั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ (ร่างมาตรา ๒๐)

**ขั้นตอนการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้น**

กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย และให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อการชำระค่าใช้จ่ายได้ (ร่างมาตรา ๒๑) และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกำหนดค่าใช้จ่าย จึงกำหนดให้มีกระบวนการพิจารณาการกำหนดค่าใช้จ่าย โดยให้มีคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๓) และในกรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการชำระค่าใช้จ่ายครบถ้วน และหากเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายใน

เวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศนำอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกขายทอดตลาด หรือขายโดยวิธีอื่นได้ (ร่างมาตรา ๒๔) แต่มิให้ใช้บังคับกับอากาศยานของส่วนราชการ และในกรณีที่เป็นอากาศยานของรัฐต่างประเทศก็ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่าง ประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๒ ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

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

(๒) กำหนดรูปแบบของแผนการบิน อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินใน ราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด และแจ้งต่อ หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินอากาศ และเพื่อให้ สอดคล้องกับขั้นตอนในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ตามร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ฯ (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๑)) ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์การจัดทำแผนการบิน และการปฏิบัติตาม กฎจราจรทางอากาศมาใช้บังคับกับการเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการ ศุลกากร และหน่วยงานราชการอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๕ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)) เพื่อให้ สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติในปัจจุบันและเพื่อให้การควบคุมอากาศยานมีประสิทธิภาพ และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบิน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบิน พลเรือน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ ออกตามมาตรา ๑๙ (ร่างมาตรา ๕ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)) รวมทั้งการกำหนดโทษกรณีที ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือ จัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่ บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และไม่จัดให้ มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบิน (ร่างมาตรา ๗ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑))

(๓) การปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ เนื่องจากกฎจราจรทางอากาศ เป็นการกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่ อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานของพลเรือนหรือของทางราชการหรือไม่ก็ตาม ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือ เคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้

(๑๙)

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

---



Legislative Institutional Repository of Thailand

**พระราชบัญญัติ**  
**ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน**  
**ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙**



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานพระราชบัญญัติ 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 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิด

กฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรีทำหน้าที่สถาปนาปฏิรูปการปกครองแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒<sup>๑</sup> พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน”<sup>๒</sup> หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ซึ่งรวมถึงอากาศยานของทางราชการทหาร ตำรวจ และอากาศยานของส่วนราชการอื่นด้วย

“การพิสูจน์ฝ่าย” หมายความว่า การสอบถามและตรวจพิสูจน์สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๓/ตอนที่ ๑๔๔/ฉบับพิเศษ หน้า ๒๔/๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๑๙

<sup>๒</sup> มาตรา ๔ นิยามคำว่า “อากาศยาน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา “แผนการบิน”<sup>๓</sup> หมายความว่า เอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการบินซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำขึ้น เพื่อแสดงต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ เมื่อจะนำอากาศยานขึ้นทำการบิน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา “เจ้าหน้าที่ทหารอากาศ” หมายความว่า นายทหารอากาศประจำการชั้นสัญญาบัตร ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บังคับหมวดบิน ผู้บังคับฝูงบิน ผู้บังคับการกองบิน ผู้บัญชาการกองพลบิน ผู้บัญชาการกองบินยุทธการ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนายทหารชั้นสัญญาบัตรประจำการตามที่ผู้บัญชาการทหารอากาศแต่งตั้ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๕<sup>๔</sup> ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะนำอากาศยานทำการบินในราชอาณาจักรต้องแจ้งกำหนดการใช้อากาศยานและแผนการบินต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๖<sup>๕</sup> เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานเครื่องใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๕ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการขึ้นลงของอากาศยาน เส้นทางบิน การบินเข้า หรือผ่านเขตห้ามหรือเขตกักตักการบิน การใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ การพายุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน การบินออกไปนอกราชอาณาจักร หรือการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือเมื่ออากาศยานเครื่องใดมีพฤติการณ์ที่อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจทำการพิสูจน์ฝ่าย และถ้าผลของการพิสูจน์ฝ่ายทำให้มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานเครื่องใดได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าว หรือเป็นอากาศยานที่ไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานที่ตรวจพบนั้นลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้

ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งหรือการบังคับตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้ และในกรณีที่จำเป็นให้มีอำนาจใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับได้

<sup>๓</sup> มาตรา ๔ นิยามคำว่า “แผนการบิน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

<sup>๔</sup> มาตรา ๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

<sup>๕</sup> มาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒



มาตรา ๗ เมื่อปรากฏว่ามีกรณีกระทำความผิดอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงของชาติหรือเป็นภัยต่อสาธารณะ หรือมีการกระทำความผิดอื่นเกิดขึ้นในอากาศยานหรือโดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะ หรือมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีการกระทำความผิดดังกล่าวเกิดขึ้น ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานนั้นลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้ และในกรณีที่จำเป็นให้มีอำนาจใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับได้

มาตรา ๗ ทวิ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้ใช้อากาศยานทำการพิสูจน์ฝ่าย และมีความจำเป็นต้องบังคับให้อากาศยานที่ถูกสกัดกั้นเครื่องใดเครื่องหนึ่งลงยังสนามบินโดยไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศประจำอากาศยานที่เข้าสกัดกั้นเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่ายใช้ทัศนสัญญาณในโอกาสแรกที่จะกระทำได้

ทัศนสัญญาณและการใช้ทัศนสัญญาณตามความในวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ เมื่อเจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้สั่งหรือบังคับให้อากาศยานใดลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตามมาตรา ๖ หรือมาตรา ๗ แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจปฏิบัติต่ออากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลในอากาศยาน ดังต่อไปนี้

- (๑) ตรวจสอบและค้นอากาศยานที่ถูกบังคับลง
- (๒) สอบสวนผู้ควบคุมอากาศยานและบุคคลในอากาศยานนั้น
- (๓) ถ้าการตรวจค้นอากาศยานหรือการสอบสวนปรากฏว่ามีสิ่งของซึ่งมีไว้เป็น

ความผิด หรือมีการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือสงสัยว่าจะมีการกระทำความผิดกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจจับและควบคุมผู้ที่ต้องหาว่ากระทำความผิดนั้นไว้เพื่อทำการสอบสวนได้ไม่เกินเจ็ดวัน ก่อนที่จะส่งตัวพร้อมกับสิ่งของที่ผิดกฎหมายให้พนักงานสอบสวนพร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนเท่าที่ทำได้ หรือจะส่งตัวบุคคลดังกล่าวพร้อมกับสิ่งของที่ผิดกฎหมายให้พนักงานสอบสวนในทันทีโดยตนไม่ทำการสอบสวนก็ได้

(๔) ยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการพิจารณาตัดสินกว่าพนักงานอัยการสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องคดีหรือจนกว่าคดีจะถึงที่สุด แต่ถ้าความปรากฏจากการสอบสวนว่าผู้ควบคุมอากาศยานนั้นไม่มีเจตนาฝ่าฝืนการใช้อากาศยานหรือแผนการบิน และไม่มีการกระทำที่ผิดกฎหมาย หรือไม่มีสิ่งของที่มีไว้เป็นความผิดในอากาศยานนั้น ให้ปล่อยอากาศยานนั้นไปได้

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้กระทำไปโดยสุจริต ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ยึดไว้ตาม (๔) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบ

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



มาตรา ๙ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจ เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๑๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ (๒) ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศส่งตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวน ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป มิให้ถือว่าการควบคุมตัวผู้ต้องหาซึ่งได้กระทำมาก่อนที่ พนักงานสอบสวนได้รับตัวผู้ต้องหานั้นเป็นการควบคุมของพนักงานสอบสวน

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ทำการพิสูจน์ฝ่ายหรือในกรณีที่มีการบังคับให้อากาศยาน ลงสู่พื้นดิน หากปรากฏว่าการที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศต้องส่งอากาศยานขึ้นพิสูจน์ฝ่ายหรือบังคับ ให้อากาศยานไต่ลงสู่พื้นดินนั้น ได้กระทำเพราะเหตุที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วย การเดินอากาศ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือกฎหมายอื่น หรือเพราะเหตุเพื่อ ป้องกันภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้กองทัพอากาศมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการ พิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศ ยานนั้น

ค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานนั้นชำระให้แก่กองทัพอากาศภายในกำหนดสามสิบ วันนับแต่วันได้รับแจ้งจากกองทัพอากาศ

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายตามวรรค สอง ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่าย หรือได้รับ หลักประกันตามที่เห็นสมควรและเพียงพอกับค่าใช้จ่าย

ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาอากาศยานที่ยึดไว้ตามวรรคสาม ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบ

มาตรา ๑๓ ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยานมีสิทธิอุทธรณ์การ กำหนดค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ฝ่ายหรือการบังคับให้อากาศยานลงสู่พื้นดินต่อรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงกลาโหมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ชำระค่าใช้จ่ายหรือจัดทำหลักประกันตามมาตรา ๑๒

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้เป็นที่สิ้นสุด

มาตรา ๑๔ ให้ผู้บัญชาการทหารอากาศมีอำนาจแต่งตั้งนายทหารชั้นสัญญาบัตร ประจำการเป็นเจ้าหน้าที่ทหารอากาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้







**พระราชบัญญัติ**  
**ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน**  
**ที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒**



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระราชบัญญัติ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๖๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เป็นปีที่ ๓๕ ในรัชกาลปัจจุบัน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรด

เกล้า ฯ ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่

กระทำผิดกฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและ

ยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่อ

อากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุ

เบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “อากาศยาน” และ “แผนการบิน” ใน

มาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙

และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

““อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

ซึ่งรวมถึงอากาศยานของทางราชการทหาร ตำรวจ และอากาศยานของส่วนราชการอื่นด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

““แผนการบิน” หมายความว่า เอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการบินซึ่งผู้

ควบคุมอากาศยานจัดทำขึ้นเพื่อแสดงต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เจ้าหน้าที่ที่ทหารอากาศ เมื่อนำอากาศยานขึ้นทำการบิน”

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ และมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วย

ร.ก.๒๕๖๒/๕๕/๓๒/๒๐ เมษายน ๒๕๖๒



LIRT

การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕ ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะนำอากาศยานทำการบินในราชอาณาจักร ต้องแจ้งกำหนดการใช้อากาศยานและแผนการบินต่อส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศหรือเจ้าหน้าที่ทหารอากาศ ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖ เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่า อากาศยานเครื่องใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๕ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรืออนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการขึ้นลงของอากาศยาน เส้นทางบิน การบินเข้าหรือผ่านเขตห้ามหรือเขตกักตักการบิน การใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ การพายุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน การบินออกไปนอกราชอาณาจักรหรือการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร หรือเมื่ออากาศยานเครื่องใดมีพฤติการณ์ที่อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่ราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจทำการพิสูจน์ฝ่ายและถ้าผลของการพิสูจน์ฝ่ายทำให้มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานเครื่องใดได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรืออนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าว หรือเป็นอากาศยานที่ไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้อากาศยานที่ตรวจพบนั้นลงยังสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้

ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งหรือการบังคับตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศมีอำนาจดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานลงยังสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวแห่งใดแห่งหนึ่งได้ และในกรณีที่จำเป็นให้มีอำนาจใช้อาวุธประจำอากาศยานบังคับได้”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๗ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙

“มาตรา ๗ ทวิ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารอากาศได้ใช้อากาศยานทำการพิสูจน์ฝ่าย และมีความจำเป็นต้องบังคับให้อากาศยานที่ถูกสกัดกั้นเครื่องใดเครื่องหนึ่งลงยังสนามบิน โดยไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารอากาศประจำอากาศยานที่เข้าสกัดกั้นเพื่อทำการพิสูจน์ฝ่ายใช้ทัศนสัญญาณในโอกาสแรกที่จะกระทำได้

ทัศนสัญญาณและการใช้ทัศนสัญญาณตามความในวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

ส. โทตระกูลดิษฐ์

รองนายกรัฐมนตรี



LIRT

