

องค์กรกำกับดูแลด้านมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน

คชาภรณ์ จันทาพูน¹

สมชาย พิพิธวัฒน์²

บทคัดย่อ

บทความฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงองค์กรที่เหมาะสมในการเข้ามากำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน โดยศึกษาเปรียบเทียบองค์กรควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสิงคโปร์ โดยศึกษาค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เช่น ตำบทยุทธศาสตร์ ตำรา หนังสือ วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ ข้อมูลต่างๆ ในเว็บไซต์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับงานวิจัย และผลสำรวจในด้านต่างๆ เพื่อรวบรวมข้อมูลมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์

จากการศึกษาพบว่าองค์กรกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษและสิงคโปร์นั้นต่างอยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมการบินพลเรือนของประเทศนั้นๆ เป็นการเฉพาะมิได้มีการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ให้แก่องค์กรอื่นเข้ามามีบทบาท เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นเรื่องทางเทคนิคเฉพาะที่จะต้องให้ผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเกี่ยวกับเสียงจากอากาศยานเข้ามาควบคุมดูแลโดยตรง แต่ในประเทศไทยนั้นองค์กรที่เข้ามาทำหน้าที่กำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้นมีหลากหลายองค์กรไม่ว่าจะเป็นกรมการบินพลเรือน กรมควบคุมมลพิษ และสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม องค์กรเหล่านี้มีอำนาจและหน้าที่ในการเข้ามากำกับดูแลมลพิษทางเสียง

¹ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, อีเมล kachaporn.tha@mfu.ac.th

² อธิบดีกรมการบินพลเรือน

จากอากาศยานด้วยกันทั้งสิ้น ทำให้การดำเนินงานไม่มีความเป็นเอกเทศ มีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายใกล้เคียงกันซึ่งอาจส่งผลให้มีการใช้บังคับกฎหมายซ้ำซ้อนกัน หรือองค์กรผู้บังคับใช้กฎหมายอาจมีความสับสนในอำนาจหน้าที่ของตน หรือไม่มีผู้เชี่ยวชาญ ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายนั้นๆ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง และส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นไม่มีประสิทธิภาพ

ดังนั้น จึงควรให้มีการกำหนดองค์กรกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นการเฉพาะเพียงองค์กร ปราศจากการแทรกแซงจากองค์กรอื่นๆ และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีความถูกต้อง เข้าใจ และมีประสิทธิภาพบรรลุดตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย ซึ่งองค์กรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้นคือ กรมการบินพลเรือน

คำสำคัญ: องค์กรกำกับดูแล / มลพิษทางเสียง / อากาศยาน

Abstract

The objective of this article was to find the proper organization which would serve as the supervising organization on the aircraft noise pollution by means of comparing with those of the United States of America, England and Singapore. Such study will be done by making research and analysis from documents both in Thai and foreign languages such as laws, text books, magazines, articles, theses, websites relating to the subject matter of this research as well as various survey results.

This study found that the authority in supervising aircraft noise pollution in the United States of America, England and Singapore are vested solely in their civil aviation departments without dividing it to other

organizations, due to the reason that aircraft noise pollution is a technical issue requiring the attention of the persons with particular expertise. However, in Thailand, there are several organizations involving in the aircraft noise pollution supervision, such as the Civil Aviation Department, the Pollution Controlling Department and the Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning (ONEP). This may cause the repetition of the exercise of authority and create confusion to the persons in charge. At the same time, lacking comprehensive technical knowledge in specific field would result in the ineffective enforcement of law.

Therefore, it is more appropriate to assign the task of supervising the aircraft noise pollution to solely one organization for the sake of effective law enforcement. In my view, the organization which is in possession of relevant expertise in this field is the Civil Aviation Department.

Keywords: Regulatory Body / Noise Pollution / Aircraft

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่ออุตสาหกรรมการบินมีความสำคัญต่อมนุษยโลกมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของมนุษย์ได้อย่างเพียงพอและทำให้อุตสาหกรรมมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งโครงสร้างหลักของการคมนาคมขนส่งทางอากาศคือท่าอากาศยาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่สามารถรองรับการจราจรทางอากาศได้ในปริมาณมาก และมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบวงจรสำหรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ หรืออาจเรียกได้ว่า ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศ เป็นสิ่งก่อสร้างด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีความคุ้มค่าแก่การลงทุนในระบบ

เศรษฐกิจโดยรวม ซึ่งการดำเนินการสร้างท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ก็ไม่ใช่อาจหลีกเลี่ยงสิ่งที่จะก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมได้ ไม่ว่าจะเป็นการเริ่มจากการก่อสร้างไปจนถึงการดำเนินการ และในขณะเดียวกันการคมนาคมทางอากาศมีอากาศยานเป็นพาหนะในการเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆ อากาศยานจึงประกอบไปด้วยเทคโนโลยี และเครื่องยนตร์กลไกที่ทันสมัยเพื่อให้เกิดความรวดเร็ว ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย แต่ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยดังกล่าว จึงก่อให้เกิดเสียงดังเป็นมลพิษทางเสียงแก่บุคคลที่อยู่รอบท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตามประเทศต่างๆ ได้คำนึงถึงความสำคัญของมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน จึงได้มีการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานต่างๆ ขึ้น เพื่อทำหน้าที่ควบคุมดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นการเฉพาะ รวมทั้งรับผิดชอบในการเยียวยาค่าสินไหมทดแทนหรือค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในการดำเนินโครงการสร้างท่าอากาศยานนั้น มีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดวิธีการประเมินและติดตามตรวจสอบถึงผลกระทบต่อทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้โครงการท่าอากาศยานทุกขนาดจะต้องมีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการ เป็นต้น และกำหนดให้ท่าอากาศยานและการดำเนินกิจกรรมขนส่งทางอากาศ จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization Standard and Recommendation Practices: SARPs) ที่เกี่ยวข้องที่อาจปรากฏอยู่ในบทบัญญัติกฎหมายภายใน ได้แก่ พระราชบัญญัติการ

เดินอากาศ พ.ศ. 2497³ อย่างไรก็ตามแม้ว่าการดำเนินโครงการจะมีมาตรการทางกฎหมายในด้านสิ่งแวดล้อม แต่ปัญหาที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในการดำเนินโครงการคือมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน โดยเฉพาะเสียงที่เกิดจากอากาศยานเหล่านี้ก่อให้เกิดปัญหาและเกิดผลกระทบต่อผู้ได้รับเสียง โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน ทั้งนี้ในระหว่างการดำเนินการสร้างท่าอากาศยานได้มีประชาชนบางส่วนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสนอเรื่องถึงบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ให้ระงับการใช้ท่าอากาศยานระหว่าง 21.00-05.00 น. และได้มีการชูหากลุ่มไม่ยอมให้ความร่วมมือระงับการใช้ท่าอากาศยานในระยะเวลาดังกล่าว จะปล่อยลูกโป่งขึ้นท้องฟ้าเพื่อให้เกิดการประท้วงอีกด้วย จากการติดตามการแก้ไขปัญหาและการเยียวยาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานอย่างรุนแรงนั้น ทุกอย่างเป็นไปด้วยความล่าช้า ไม่ว่าจะเป็นการจ่ายเงินชดเชย การจัดซื้อที่อยู่อาศัยในแนวเส้นเสียง รวมถึงการเข้ามาซ่อมแซมที่อยู่อาศัยของชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบ ดังนั้น จึงมีประชาชนยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อันเนื่องมาจากการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นจำนวนมาก

จะเห็นได้ว่ามลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้น เป็นปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน ประชาชนผู้ใช้บริการทางอากาศและกระทบต่อการเดินอากาศเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ปัญหาที่ตามมาจากมลพิษทางเสียงคือ การเสื่อมการได้ยินก่อนเวลาอันควร (noise-induced

³ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 71, ตอนที่ 58, (14 กันยายน 2497), 1249, ปัจจุบันมีการแก้ไขแล้วทั้งสิ้น 11 ฉบับ โดยฉบับล่าสุดที่ได้มีการประกาศใช้คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553, ต่อไปในบทความนี้จะเรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497”.

hearing loss) ที่เป็นผลโดยตรงของเสียงต่อระบบประสาทรับรู้การได้ยินของมนุษย์ มนุษย์ที่ได้รับฟังเสียงดังมากๆ และเป็นระยะเวลาานติดต่อกัน อาจทำให้เกิดอาการเจ็บป่วยทางหูทำให้ไม่ได้ยินการพูดคุยแบบธรรมดา นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อ การดำรงชีวิตทั้งทางตรง และทางอ้อม เช่น การรบกวนการนอนหลับ รบกวน ประสิทธิภาพการทำงาน เพราะไม่มีสมาธิ การรบกวนการฟังที่มีผลต่อการเรียนรู้สิ่ง ที่ได้ฟัง (speech intelligibility) หรือการติดต่อสื่อสาร ชัดขวางการได้ยินสัญญาณ ต่างๆ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ผลกระทบของเสียงต่อจิตใจทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ ก่อให้เกิดความรำคาญ อารมณ์เสีย หรือเกิดความเครียด และอาจมีโรคอื่นๆ ตามมา หรือเป็นปัจจัยเสริมให้โรคอื่นที่เป็นอยู่แล้วทรุดหนักลง จากความเครียด เช่น โรคกระเพาะ โรคความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ หรือทำให้สภาพ จิตใจไม่ปกติแล้วทำลายทรัพย์สินหรืออาจทำร้ายคนรอบข้าง เป็นต้น

ซึ่งการควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้นมีหลายองค์ประกอบที่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมดูแลไม่ว่าจะเป็น กรมควบคุมมลพิษ กรมส่งเสริมคุณภาพ สิ่งแวดล้อม สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กรมการบินพลเรือน เป็นต้น องค์กร ผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้การดำเนินงานสามารถบรรลุ เป้าหมายตามเจตนารมณ์กฎหมาย หากองค์กรเหล่านี้ขาดประสิทธิภาพไม่ว่าจะเกิด จากขาดคุณสมบัติ ไม่มีความรู้ความเข้าใจและความสามารถในการดำเนินการตาม กฎหมายแล้ว อาจจะทำให้กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่นั้นไม่สามารถบรรลุเจตนารมณ์ ของกฎหมายได้ หรืออาจจะมี การบังคับใช้กฎหมายแต่ขัดกับเจตนารมณ์ที่แท้จริง ของกฎหมายได้ ดังนั้นองค์กรที่จะเข้ามาควบคุมหรือกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจาก อากาศยานนั้นควรเป็นคนที่มีความเชี่ยวชาญ มีความรู้ ความสามารถเกี่ยวกับอากาศ ยานรวมถึงเข้าใจถึงปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่เกิดขึ้นได้อย่างดี เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้นถือเป็นปัญหาสำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของ ปัญหามลพิษที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินเพื่อการพาณิชย์ที่จะปรากฏคู่อยู่กับการ เปิดดำเนินการของท่าอากาศยานขนาดใหญ่ทั่วโลกที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศ

มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของเสียงจากอากาศยานที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบท่าอากาศยาน และจำเป็นต้องมีความรอบคอบ และความระมัดระวังเป็นพิเศษในการจัดการการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานขนาดใหญ่ เพื่อทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ปัญหาขององค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมมลพิษมีบทบาทสำคัญกฎหมายด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมหลายฉบับเข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้มีองค์กรผู้ใช้อำนาจตามกฎหมายหลายองค์กร และมีทั้งผู้ดำรงตำแหน่งและอยู่ในรูปของคณะกรรมการมีอำนาจในการพิจารณาตัดสินใจ หรือมีเพียงอำนาจในการให้ข้อเสนอแนะ คำปรึกษา หรือคำแนะนำแก่องค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อำนาจในการเสนอแนะอาจมีบริบทของส่วนที่เป็นเนื้อหาสาระ และส่วนของรูปแบบ และมาตรฐานในการตีความให้คุณค่า และปรับใช้มาตรการทางกฎหมายขององค์กรเหล่านี้จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพได้ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับองค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อาจแบ่งได้ดังนี้ (1) ขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายมีความซ้ำซ้อนกัน องค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายองค์กรมีภารกิจในขอบเขตที่ใกล้เคียงกัน บ่อยครั้งจะมีการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายที่ซ้ำซ้อนกัน หรือกลัวว่าจะซ้ำซ้อนจึงเกิดช่องว่างไม่มีการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายอาจมากเกินไปหรือน้อยเกินไปก็ได้ (2) องค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอำนาจหน้าที่ของตน เป็นกรณีที่อาจเกิดขึ้นในการบังคับใช้กฎหมายใหม่ หรือกฎหมายที่มีความกำกวมมาก หรือกฎหมายที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามกฎหมายยังขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายนั้นๆ จะเห็นได้ว่ามลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้นมีความเกี่ยวข้องกับอากาศยานและกฎหมายเป็นสำคัญ

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องศึกษาเกี่ยวกับองค์กรที่จะเข้ามาควบคุมและกำกับดูแลปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ทั้งนี้ควรจะเป็นองค์กรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับอากาศยานเป็นอย่างดีด้วย เพื่อให้การดำเนินการตามกฎหมาย

ในการควบคุมและกำกัับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานมีความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น⁴

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบของค์กรกำกัับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานของประเทศไทย เพื่อนำเสนอของค์กรที่มีความเหมาะสมในการกำกัับดูแลด้านมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน

3. วิธีดำเนินการวิจัย

บทความนี้เป็นการค้นคว้า และวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารอันได้แก่ บทบัญญัติกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ตั้วบทกฎหมายต่างๆ ประกาศ ระเบียบ คำสั่งของหน่วยงานของรัฐ วิทยานิพนธ์ ตำรา คำอธิบายกฎหมาย คำพิพากษา บทความในวารสารต่างๆ บทความทางราชการทั้งในและต่างประเทศ สิ่งตีพิมพ์อื่นๆ รวมถึงสื่อทางอินเตอร์เน็ตทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหา เพื่อใช้เป็นแหล่งข้อมูลในการดำเนินการวิจัย

4. ผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีของค์กรกำกัับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานอยู่ด้วยกัน 3 ของค์กร ได้แก่

⁴ กฤติกา เลิศสวัสดิ์, การป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณทิต สาขาวิชากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), 183.

4.1 กรมการบินพลเรือน

กรมการบินพลเรือน ภายใต้การดูแลของกระทรวงคมนาคม เดิมมีชื่อว่า “กรมการบินพาณิชย์” ต่อมาวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2545 ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมการขนส่งทางอากาศ” ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 หลังจากนั้นในวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนชื่อจาก “กรมการขนส่งทางอากาศ” เป็น “กรมการบินพลเรือน” เพื่อให้เหมาะสม สอดคล้องกับภารกิจด้านการบินซึ่งครอบคลุมทั้งการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ ทั้งเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางในการกำหนดชื่อหน่วยงานที่มีลักษณะเดียวกันในต่างประเทศ มีภารกิจหลักในการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางอากาศ (air transportation) การเดินอากาศ (air navigation) และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ดำเนินการจัดระเบียบ กำหนดมาตรฐาน กำกับดูแล และตรวจสอบ การดำเนินการด้านการบิน ด้านการปฏิบัติการบิน รวมทั้งร่วมมือประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ อนุสัญญา ความตกลงและมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด⁵

โดยที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติให้มีคณะกรรมการชุดหนึ่งชื่อว่า “คณะกรรมการการบินพลเรือน”⁶ มีอำนาจหลักๆ ตามมาตรา 15 ดังนี้

1. กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ
2. รับผิดชอบและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

⁵ กรมการขนส่งทางอากาศ, รายงานประจำปี 2550, (กรุงเทพฯ: กรมฯ, 2551), 8.

⁶ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 7.

3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20

4. พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 56 ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

5. พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 57

6. ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญา

นอกจากนี้คณะกรรมการการบินพลเรือนยังมีอำนาจในการแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อทำกิจการ หรือพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใดๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของกรรมการบินพลเรือน ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้อีกด้วย

อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยังได้บัญญัติให้มีคณะกรรมการขึ้นอีกคณะหนึ่งเพื่อให้ทำหน้าที่ในการดูแลเกี่ยวกับอากาศยานเป็นการเฉพาะชื่อว่า “คณะกรรมการเทคนิค”⁷ มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15/4 เช่น

1. ออกประกาศกำหนดส่วนประกอบอื่นของอากาศยานเป็นส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา 4

2. ออกข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

(ก) มาตรฐานอากาศยานตามมาตรา 34 วรรคหนึ่ง

(ข) มาตรฐานอากาศยานที่ผลิตเพื่อส่งออกตามมาตรา 35

(ค) ระบุประเภทอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ผลิตตามแบบโดยไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา 36 วรรคสาม

⁷ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 15/1.

(ง) หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบโดยการบินทดลองหรือการทดสอบอย่างอื่นของอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานต้นแบบตามมาตรา 41/2

(จ) หลักเกณฑ์การใช้งานได้อย่างปลอดภัยของอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา 41/4

(ฉ) หลักเกณฑ์การตรวจสอบการแก้ไขดัดแปลงอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา 41/5 มาตรา 41/6 และมาตรา 41/7

(ช) การแก้ไขดัดแปลงแบบอากาศยาน แบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน แบบขึ้นส่วนรับรองคุณภาพ และแบบบริภัณฑ์ใดเป็นการแก้ไขในสาระสำคัญหรือไม่ใช่สาระสำคัญตามมาตรา 41/8

3. ออกประกาศให้ใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเป็นมาตรฐานขึ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา 34 วรรคสอง

4. ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีเกี่ยวกับบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการผลิตอากาศยานของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานตามมาตรา 41/22 (3)

5. กำหนดการบำรุงรักษาอากาศยาน สำหรับอากาศยานที่ไม่มีใบรับรองแบบตามมาตรา 41/69 วรรคสอง (2)

การนี้สามารถแบ่งการทำหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนออกได้เป็น 3 ด้าน กล่าวคือ

1. ด้านนโยบายและมาตรการทางกฎหมายควบคุมอากาศยานเพื่อการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับเสียงจากอากาศยาน

2. ด้านนโยบายและมาตรการทางกฎหมายควบคุมวิธีการปฏิบัติการบินของอากาศยานและการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมด้านเสียงจากอากาศยาน

3. ด้านนโยบายและมาตรการทางกฎหมายด้านการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระในการเดินอากาศเพื่อลดมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน จะเห็นได้ว่า กรรมการบินพลเรือนเป็นองค์กรชำนาญการเฉพาะด้าน⁸ และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนและคณะกรรมการเทคนิค ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการการเดินอากาศของประเทศไทย โดยให้คณะกรรมการการบินพลเรือนทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการการบินพลเรือนภายในประเทศ ตลอดจนทั้งคอยให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการกฎกระทรวงต่างๆ เพื่อใช้บังคับให้กิจการการบินพลเรือนภายในประเทศเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทั้งคณะกรรมการการบินพลเรือนยังมีอำนาจหน้าที่ในการออกข้อบังคับได้อีกด้วย เพื่อใช้เป็นข้อบังคับในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่และบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในการควบคุมการบินพลเรือนของประเทศไทย

ส่วนคณะกรรมการเทคนิค นั้น มีอำนาจหน้าที่ในการดูแลมาตรฐานอากาศยานเป็นการเฉพาะ รวมทั้งมีอำนาจในการออกประกาศมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวกับข้อบังคับอากาศยานด้วย เช่น การออกมาตรฐานส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน มาตรฐานอากาศยานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เช่น มาตรฐานมลพิษทางเสียงหรือมาตรฐานมลพิษทางอากาศ เป็นต้น และมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ เป็นต้น ซึ่งในเรื่องของมาตรฐานอากาศยานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะมาตรฐานมลพิษทางเสียงหรือมาตรฐานมลพิษทางอากาศยาน คณะกรรมการเทคนิคได้มีการออกข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค ฉบับที่ 2 ว่าด้วยมาตรฐานมลพิษจากเครื่องยนต์ของอากาศยาน พ.ศ. 2557⁹ โดยได้อนุมัติการให้

⁸ สมชาย พิพุทธวัฒน์, *กฎหมายการเดินอากาศ*, ปรับปรุงครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2554), 217.

⁹ ประกาศเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2557.

เป็นไปตามภาคผนวก 16 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่า คณะกรรมการเทคนิคมิได้มีการแปลภาคผนวก 16 ดังกล่าวเป็นภาษาไทยแล้ว นำมาบัญญัติไว้ในข้อบังคับดังกล่าว จึงทำให้ไม่ชัดเจนว่าเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องตีความกฎหมายไปในรูปแบบใด และลักษณะใด เช่น ต้องตีความตามตัวอักษรอย่างเคร่งครัด หรือตีความตามเจตนารมณ์ เป็นต้น และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ก็มีได้มีการบัญญัติโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิคไว้แต่อย่างใด มีเพียงมาตรา 73 (4) ที่บัญญัติให้ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา 19 เท่านั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทเท่านั้น

ส่วนการกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้น กรรมการบินพลเรือนโดยคณะกรรมการการบินพลเรือนและคณะกรรมการเทคนิค ต่างมีอำนาจหน้าที่แตกต่างกันตามที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติไว้ แต่มีจุดหมายหรือจุดประสงค์อย่างเดียวกัน คือ การกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศให้มีความเรียบร้อยและได้มาตรฐานตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ออกมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ เพื่อให้ประเทศภาคีสมาชิกได้นำไปปรับใช้ แต่อำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลโดยเฉพาะมลพิษสิ่งแวดล้อมต่างๆ ของกรรมการบินพลเรือนนั้นก็มิซ้ำซ้อนกัน เนื่องจากประเทศไทยมีองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลมลพิษสิ่งแวดล้อมอยู่หลายองค์กร ซึ่งมลพิษทางเสียงจากอากาศยานก็เป็นมลพิษทางสิ่งแวดล้อมอย่างหนึ่งที่องค์กรอื่นมีอำนาจในการกำกับดูแลด้วยเช่นกัน เช่น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น ทำให้การกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานไม่เกิดเป็นเอกภาพเท่าที่ควร

4.2 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดย

เสนอแนะนโยบายและแผนการอนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสนับสนุนการจัดการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตลอดจนติดตามตรวจสอบ มาตรการเฝ้าระวัง ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจของประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนและคุณภาพชีวิตที่ดี¹⁰

ในการนี้ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ได้จัดตั้ง “คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ”¹¹ มีหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 13 เช่น

1. กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 32
2. พิจารณาให้ความเห็นชอบในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่รัฐมนตรีเสนอตามมาตรา 35
3. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดตามมาตรา 37
4. พิจารณาให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันหรือแก้ไขอันตรายอันเกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษที่คณะกรรมการควบคุมมลพิษเสนอตามมาตรา 53(1)
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีเสนอตามมาตรา 55

¹⁰ สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *เกี่ยวกับเรา (ความเป็นมา)*, สืบค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2557, จาก http://www.onep.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=58&Itemid=135

¹¹ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 109, ตอนที่ 37, (4 เมษายน 2535), 1, มาตรา 12 วรรคแรก.

6. กำกับดูแลและเร่งรัดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา ออกกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อบัญญัติ เพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีความเป็นระบบโดยสมบูรณ์

7. เสนอความเห็นต่อนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาสั่งการในกรณีที่น่าปรากฏว่า ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจใด ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมอันอาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง

8. กำหนดมาตรการเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนในเรื่องที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

จะเห็นได้ว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีภารกิจในการกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของชาติ ให้ความเห็นชอบในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งในการประกาศกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ออกประกาศกำหนดเขตควบคุมมลพิษกำหนดมาตรการด้านการเงิน การคลัง การภาษีอากร และการส่งเสริมการลงทุนเพื่อการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรวมทั้งกำกับดูแลเร่งรัดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา ข้อบัญญัติท้องถิ่น ข้อบังคับ ระเบียบและระเบียบต่างๆ เพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมมีความสมบูรณ์¹² ส่วนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่ในการติดตามดูแลควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีอำนาจในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

¹² อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, *กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม: ความรับผิดชอบทางแพ่ง การชดเชยเยียวยา และการระงับข้อพิพาท*, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554), 66.

ต่างๆ เพื่อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแก้ไข มลพิษต่างๆ ทางสิ่งแวดล้อม
ให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น

4.3 กรมควบคุมมลพิษ

กรมควบคุมมลพิษ ก่อตั้งเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2535 อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535¹³ ได้บัญญัติให้มี “คณะกรรมการควบคุมมลพิษ” มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 53 ดังนี้

1. เสนอแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันหรือแก้ไขอันตรายอันเกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
2. เสนอความเห็นเกี่ยวกับการให้มีการดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
3. เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการส่งเสริมด้านสภาพอากาศและการลงทุนของเอกชนเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษและการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
4. เสนอแนะการกำหนดอัตราค่าบริการสำหรับระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบกำจัดของเสียรวมของทางราชการต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
5. ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามมาตรา 55

¹³ กรมควบคุมมลพิษ, *เกี่ยวกับ คพ. (หน้าที่ บทบาท และภารกิจทั่วไป)*, (9 พฤศจิกายน 2555), สืบค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2557, จาก http://www.pcd.go.th/about/ab_mission.html

6. ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรา 68 และมาตรา 69

7. ประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและเอกชน เพื่อควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษ

8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ

ดังนั้น คณะกรรมการควบคุมมลพิษจึงมีภารกิจในการนำนโยบายและแผนด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายไปสู่การปฏิบัติ โดยมีอำนาจหน้าที่สนับสนุน ช่วยเหลือ และให้คำแนะนำแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหามลพิษ แก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษ กำหนดมาตรการส่งเสริมด้านอากาศ การลงทุน และอัตราค่าบริการสำหรับระบบบำบัดของเสีย ช่วยเหลือ ให้คำแนะนำรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในเรื่องเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหามลพิษ รวมทั้งประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของรัฐและเอกชนเพื่อควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษ¹⁴

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของคำต่างๆ ดังนี้

“สิ่งแวดล้อม” หมายความว่า สิ่งต่างๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้น

“มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำ อากาศ เสียง และสภาวะอื่นๆ ของสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดเป็นเกณฑ์ทั่วไปสำหรับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

¹⁴ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม: ความรับผิดชอบทางแพ่ง การชดเชยเยียวยา และการระงับข้อพิพาท, 67.

“มลพิษ” หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตราย และมลสารอื่นๆ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และให้หมายความรวมถึง รังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่นๆ ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย

“แหล่งกำเนิดมลพิษ” หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใดๆ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

จะเห็นได้ว่ามลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นไปตามนิยามในมาตรา 4 จึงตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจกำกับดูแล เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษต่างๆ ตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ซึ่งอำนาจหน้าที่ของกรมควบคุมมลพิษดังกล่าว เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพราะกรมควบคุมมลพิษในฐานะที่มีความรู้ความชำนาญเรื่องมลพิษสามารถทำหน้าที่ช่วยเหลือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด หรือมาตรการอื่นๆ เกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษ

ดังนั้น กรมควบคุมมลพิษจึงมีภารกิจในการกำกับ ดูแล อำนวยการ ประสานงาน ติดตาม และประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครอง และรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐาน ควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรารวร้องทุกข์ด้านมลพิษ รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ¹⁵

จากการศึกษาอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของทั้ง 3 องค์กรดังกล่าว พบว่า องค์กรทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ต่างอยู่ใน ฐานะองค์กรกำกับดูแลด้วยกันทั้งสิ้น ซึ่งองค์กรกำกับดูแล¹⁶ เป็นองค์กรหนึ่งที่ทำ หน้าที่ในการควบคุมติดตามดูแล การบริหารงานของหน่วยงานที่อยู่ในความ ควบคุมดูแลขององค์กร เพื่อให้การบริหารกิจการต่างๆขององค์กรดำเนินการเป็นไป ด้วยความเรียบร้อย สนองต่อนโยบายของประเทศชาติและประชาชน

ผู้เขียนเห็นว่า ในการดูแลสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางเสียงจาก อากาศยานนั้นเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นที่จะต้องได้รับการเอาใจใส่อย่างจริงจัง และ ต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากการปรับปรุงองค์กรต่างๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมอยู่เนืองๆ เพื่อให้สอดคล้องและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่นับวันจะเจริญรุดหน้า มากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม องค์กรทั้งหลายที่ได้กล่าวมา ต่างก็มิได้เอาใจใส่ต่อมลพิษ ทางเสียงจากอากาศยานเท่าใดนัก ดังจะเห็นได้จากการองค์กรเกี่ยวกับการ ควบคุมดูแลสิ่งแวดล้อมอย่างมลพิษทางเสียงจากอากาศยานอยู่ด้วยกัน 3 องค์กร คือ (1) กรมการบินพลเรือน (2) สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และ (3) กรมควบคุมมลพิษ แต่องค์กรทั้ง 3 นั้นก็มิได้มีแนวทางในการ ปฏิบัติการหรือควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานอย่างเป็นระบบและเป็น

¹⁵ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, *กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม: ความรับผิด ทางแพ่ง การชดเชยเยียวยา และการระงับข้อพิพาท*, 67.

¹⁶ นันทวัฒน์ บรรณานันท์, *กฎหมายปกครอง*, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552), 368.

รัฐประรมนัก กล่าวคือ มลพิษทางเสียงจากอากาศยานถึงแม้จะเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อมที่จะต้องได้รับการดูแลจากหน่วยงานดังกล่าว แต่มลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นมลพิษที่มีลักษณะเฉพาะที่จะต้องได้รับการดูแลและควบคุมอย่างละเอียดและต่อเนื่องตามมาตราฐานที่ได้กำหนดไว้ในภาคผนวก 16 ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ประกอบกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Traffic Association: IATA) ได้กำหนดให้รัฐบาลของแต่ละประเทศภาคีสมาชิกเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลเสียงที่เกิดจากอากาศยานอันเนื่องมาจากการขนส่งทางอากาศเป็นสำคัญ โดยให้แต่ละรัฐบาลของประเทศภาคีสมาชิกดำเนินการลดความดังของเสียงที่เกิดจากอากาศยานนั้นลง ตลอดจนให้มีมาตรการในการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยที่ได้รับผลกระทบจากเสียงนั้น อันจะทำให้บรรเทาและลดผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากอากาศยานลงได้¹⁷ ในขณะเดียวกันประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสิงคโปร์ ต่างได้มอบหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานแก่องค์กรที่ทำหน้าที่ในการบริการกิจการการบินอากาศของประเทศเป็นผู้ดูแล เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา มอบให้สหพันธ์บริหารการบิน ประเทศอังกฤษ มอบให้สำนักงานบริหารการบินพลเรือน และประเทศสิงคโปร์ มอบให้สำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ ทำหน้าที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นการเฉพาะ และถึงแม้ว่าทั้งสามประเทศจะมีหน่วยงานอื่นๆ ที่ทำหน้าที่ในการดูแลสิ่งแวดล้อมด้วยก็ตาม แต่ก็ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะจะจงทำหน้าที่ในการดูแลสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน โดยมีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจไว้อย่างชัดเจน ทำให้การปฏิบัติหน้าที่หรือการควบคุมดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานมีความชัดเจน ส่งผลให้สามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุด และบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

¹⁷ IATA, *IATA position on noise-related operating restriction*, (Canada: IATA, 2013), 3.

ทั้งนี้ จากการที่ประเทศไทยได้มีหลายองค์กรทำหน้าที่ในการดูแลควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานดังกล่าว ย่อมก่อให้เกิดการทำหน้าที่ซ้ำซ้อนกัน กล่าวคือ ในแต่ละองค์กรต่างมีอำนาจหน้าที่และภารกิจที่เน้นไปในการควบคุมดูแลสิ่งแวดล้อมด้วยกันทั้งสิ้น ซึ่งมลพิษทางเสียงก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อมเช่นกัน ทำให้หลายหน่วยงานเข้ามาดูแล จนทำให้เป็นที่สับสนยิ่งว่าองค์กรใดเป็นองค์กรหลักที่มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ซึ่งความสับสนดังกล่าวจึงนำมาซึ่งผลการดำเนินงานที่ล่าช้า ไม่ทันต่อผลกระทบที่มีมากขึ้น และทวีขึ้นอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ดังนี้ ผู้เขียนเห็นว่า สมควรให้มีการจัดตั้งหน่วยงานหรือองค์กรขึ้นในกรมการบินพลเรือน เพื่อให้ทำหน้าที่ในการวิจัย ติดตาม ควบคุม ดูแล และแก้ไขมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน และทั้งให้อำนาจในการเสนอแนะมาตรการต่างๆ ต่อกรมคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อออกข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงจากอากาศยาน เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นเรื่องเฉพาะที่ต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชำนาญการเรื่องอากาศยานเข้ามาดูแล ดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสิงคโปร์ อันจะทำให้สามารถควบคุมและดูแลได้ตรงจุด และเป็นกรลดความซ้ำซ้อนของการทำงานจากองค์กรอื่นๆ ลง ทั้งการที่ให้มีองค์กรเดียวในการทำหน้าที่ควบคุมดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้น ยังมีโอกาสปลอดจากการแทรกแซงจากบุคคลหรือองค์กรอื่นในระดับที่สูง เนื่องจากองค์กรอื่นมิได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้วย การทำหน้าที่ขององค์กรเดียวร่วมกับองค์กรอื่นก็เป็นเพียงการประสานงานในราชการทั่วไปเท่านั้น จึงทำให้ไม่มีผลประโยชน์ร่วมกันในการดำเนินงาน อันจะทำให้ถูกแทรกแซงจากบุคคลหรือองค์กรอื่นได้ ประกอบกับปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน เป็นเรื่องที่สำคัญที่ต้องได้รับการตัดสินใจจากผู้มีอำนาจอย่างแท้จริงในการดำเนินการแก้ไข จึงจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อนึ่ง มลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นไปตามนิยามในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 จึงตกอยู่ภายใต้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจกำกับดูแล เพื่อแก้ไขปัญหาหมอกพิษต่างๆ ตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ปัญหาจึงมีวามลพิษทางเสียงจากอากาศยานองค์กรหรือหน่วยงานใดของรัฐบาลจะมีอำนาจในการกำกับดูแล ทั้งนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติให้กรรมการบินพลเรือนโดยคณะกรรมการเทคนิค มีอำนาจตามมาตรา 34 ในการออกข้อกำหนดมาตรฐานอากาศยานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานหรือมลพิษทางอากาศ และในขณะเดียวกันพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะกรรมการควบคุมมลพิษ มีอำนาจในการกำกับดูแล ควบคุม ติดตามมลพิษทางเสียงจากอากาศยานและมลพิษทางอากาศด้วยเช่นกัน เช่นนี้จึงทำให้มลพิษทางเสียงจากอากาศยานมีองค์กรกำกับดูแลหลายองค์กร จึงทำให้เกิดการซ้ำซ้อนกันทั้งในทางกฎหมายและในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสมนักในการกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ประกอบกับอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานต้องกระจัดกระจายกันไป เกิดความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายขององค์กรหรือหน่วยงานดังกล่าว ซึ่งอาจทำให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายโดยการเกี่ยงกันทำหน้าที่ ส่งผลให้การกำกับดูแลมลพิษทางเสียงไม่เกิดประสิทธิภาพสมเจตนารมณ์แห่งกฎหมายและการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลได้

อนึ่ง ถึงแม้ว่ามลพิษทางเสียงจากอากาศยานจะเป็นมลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก็ตาม แต่มลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นมลพิษที่มีความเฉพาะเจาะจงที่ยากต่อการพิจารณาวินิจฉัยถึงมลพิษดังกล่าว จึงต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญ

ทางด้านวิศวกรรมเครื่องยนต์อากาศยาน และหรือเทคโนโลยีการบินเข้าร่วมด้วยในการกำกับดูแล ปัจจุบันประเทศไทยมีกรมการบินพลเรือนคอยทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการการบินพาณิชย์อยู่แล้ว ซึ่งถือว่าเป็นองค์กรที่เชี่ยวชาญและชำนาญการในการบินพลเรือนขององค์กรหนึ่งของประเทศ ดังนี้ ผู้เขียนเห็นว่า สมควรให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย โดยให้กรมการบินพลเรือนในฐานะองค์กรที่เชี่ยวชาญด้านการบินพลเรือนทำหน้าที่กำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานด้วย เพื่อให้การกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานมีความชัดเจนเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น เจกเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีสหพันธ์บริหารการบิน (Federal Aviation Administration: FAA) ประเทศอังกฤษ ที่มีสำนักงานบริหารการบิน (Civil Aviation Authority: CAA) และประเทศสิงคโปร์ ที่มีสำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ (Civil Aviation Authority of Singapore: CAAS) ซึ่งองค์กรของทั้ง 3 ประเทศนั้นล้วนแต่เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนภายในประเทศเป็นหลัก แต่ในขณะเดียวกันกฎหมายของทั้ง 3 ประเทศนั้นก็ได้อำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานด้วย ซึ่งนับว่าเป็นการดีที่ทำให้การกำกับดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานไม่กระจัดกระจายไปยังองค์กรอื่น ทำให้ง่ายและสะดวกต่อการควบคุม ติดตาม และยังทำให้บทบาทหน้าที่ขององค์กรมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า มลพิษทางเสียงจากอากาศยานส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานโดยตรงและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่นๆ เป็นอย่างมาก เสียงจากอากาศยานอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านรายได้ยิน ด้านสุขภาพกาย ด้านสุขภาพจิต ด้านการติดต่อสื่อสาร การทำงาน และการดำเนินชีวิตของมนุษย์ และส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ใน

สิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการควบคุมและป้องกันมลพิษทางเสียงจากอากาศยานซึ่งได้แก่ (1) มาตรการการลดเสียงจากอากาศยานที่แหล่งกำเนิดเสียง (2) การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (3) วิธีปฏิบัติการบินที่ลดเสียง (4) การเก็บค่าธรรมเนียม เป็นต้น แม้จะมีมาตรการต่างๆ ในการควบคุมและป้องกันมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน แต่ปัญหานี้ก็ไม่สามารถจัดให้หมดสิ้นไปได้ตราบใดที่ยังมีการดำเนินการด้านการบินอยู่ ดังนั้นองค์กรที่จะเข้ามาดูแลในเรื่องมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้นก็มีความสำคัญเนื่องจากองค์กรเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้การดำเนินงานสามารถบรรลุเป้าหมายตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง หากองค์กรผู้ใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ ไม่มีความรู้ความเข้าใจ และความเชี่ยวชาญในการบังคับใช้กฎหมาย อาจทำให้กฎหมายนั้นไม่สามารถบรรลุเจตนารมณ์แห่งการตรากฎหมายได้ หรือมีการบังคับใช้ในทางที่ผิด ส่งผลให้กฎหมายนั้นๆ ขาดประสิทธิภาพ ซึ่งประเด็นในเรื่องขององค์กรควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ได้แก่ (1) ขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายมีความซ้ำซ้อนกัน องค์กรผู้ใช้อำนาจหลายองค์กรมีภารกิจในขอบเขตที่ใกล้เคียงกัน บ่อยครั้งจะมีการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายที่ซ้ำซ้อนกัน หรือกลัวว่าจะซ้ำซ้อนกันจึงเกิดช่องว่างไม่มีการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายอาจมากเกินไป หรือน้อยเกินไปก็ได้ (2) องค์กรผู้ใช้อำนาจสับสนในอำนาจหน้าที่ของตน เป็นกรณีที่อาจเกิดขึ้นในการบังคับใช้กฎหมายใหม่ หรือกฎหมายที่มีความกำวหน้ามาก หรือกฎหมายที่ผู้ใช้อำนาจตามกฎหมายยังขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายนั้น จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาถึงองค์กรที่จะเข้ามาบังคับใช้กฎหมายด้านการควบคุมมลพิษทางเสียงอย่างจริงจัง เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นปัญหาที่มีความเฉพาะด้าน ซึ่งองค์กรที่จะเข้ามาดูแลนั้นควรจะเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีความเป็นเอกเทศเพื่อให้การดำเนินการนั้นมีประสิทธิภาพ

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 สมควรให้มีการจัดตั้งหน่วยงานหรือองค์กรขึ้นในกรมการบินพลเรือน เพื่อให้ทำหน้าที่ในการวิจัย ติดตาม ควบคุม ดูแล และแก้ไขมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน และทั้งให้อำนาจในการเสนอแนะมาตรการต่างๆ ต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อออกข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงจากอากาศยาน เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นเรื่องเฉพาะที่ต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชำนาญการเรื่องอากาศยานเข้ามาดูแล ดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสิงคโปร์ อันจะทำให้สามารถควบคุมและดูแลได้ตรงจุด และเป็นการลดความซ้ำซ้อนของการทำงานจากองค์กรอื่นๆ ลง ทั้งการที่ให้มีองค์กรเดียวในการทำหน้าที่ควบคุมดูแลมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนั้น ยังมีโอกาสปลอดจากการแทรกแซงจากบุคคลหรือองค์กรอื่นในระดับที่สูง เนื่องจากองค์กรอื่นมิได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้วย การทำหน้าที่ขององค์กรเดียวร่วมกับองค์กรอื่นก็เป็นเพียงการประสานงานในราชการทั่วไปเท่านั้น จึงทำให้ไม่มีผลประโยชน์ร่วมกันในการดำเนินงาน อันจะทำให้ถูกแทรกแซงจากบุคคลหรือองค์กรอื่นได้ ประกอบกับปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน เป็นเรื่องที่สำคัญที่ต้องได้รับการตัดสินใจจากผู้มีอำนาจอย่างแท้จริงในการดำเนินการแก้ไข จึงจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5.2.2 ควรให้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยบัญญัติให้มีการมอบอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่กระจัดกระจายอยู่ตามองค์กรหรือหน่วยงานต่างๆ ให้มาเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยานเป็นเรื่องที่มีลักษณะเฉพาะที่ต้องให้องค์กรหรือหน่วยงานที่มีความชำนาญทางด้านการบินเข้ามาทำหน้าที่ในการกำกับดูแลเป็นการเฉพาะทาง ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดความซ้ำซ้อนของการทำงานให้อำนาจในเรื่องเดียวกันจากองค์กรอื่นๆ ลง และยังทำให้กำกับดูแลได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางอากาศ. (2551) *รายงานประจำปี 2550*, กรุงเทพฯ: กรมฯ.
- กรมควบคุมมลพิษ. (2555, 9 พฤศจิกายน) *เกี่ยวกับ คพ (หน้าที่ บทบาท และภารกิจทั่วไป)*, จาก http://www.pcd.go.th/about/ab_mission.html [ค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2557]
- กฤติกา เลิศสวัสดิ์. (2552) *การป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944*, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2552) *กฎหมายปกครอง*, กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, (2535, 4 เมษายน) *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 109, ตอนที่ 37, หน้า 1-43.
- สมชาย พิพูวัฒน์. (2554) *กฎหมายการเดินอากาศ* (ปรับปรุงครั้งที่ 2), กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.
- สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (ม.ป.ป.) *เกี่ยวกับเรา (ความเป็นมา)*, จาก http://www.onep.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=58&Itemid=135 [ค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2557]
- อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. (2554) *กฎหมายว่าด้วยความเสียหายทางสิ่งแวดล้อม: ความรับผิดชอบแห่ง การชดเชยเยียวยา และการระงับข้อพิพาท*, กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- IATA. (2013) *IATA position on noise-related operating restriction*, Canada: IATA.