

## บทนำ

### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การให้บริการการขนส่งทางอากาศ มีความเจริญเติบโตและทวีความสำคัญมากขึ้นในระบบเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน เนื่องจากการให้บริการที่เปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าขายสินค้าและบริการ ที่ทำให้ประเทศต่างๆ ซึ่งอยู่ห่างไกลกันโดยทางสภาพภูมิศาสตร์ สามารถเดินทางติดต่อค้าขายระหว่างกันได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้นกว่าการใช้บริการการขนส่งรูปแบบอื่นๆ อุตสาหกรรมการบินเพื่อการพาณิชย์ จึงเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภาคธุรกิจและบริการ ที่ได้นำทั้งสินค้าและบริการไปยังผู้บริโภค หรือนำผู้บริโภคมาสู่แหล่งผลิตของสินค้าและบริการ ทำให้เกิดมูลค่าในระบบเศรษฐกิจมากมาย นอกจากนี้ ยังเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมธุรกิจและบริการในสาขาอื่นๆ ส่งผลให้มีการสร้างงานสร้างรายได้ ในระบบเศรษฐกิจ เช่น อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าและบริการทางบกอื่นๆ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ อุตสาหกรรมการบริการทางการแพทย์ อุตสาหกรรมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายด้านคมนาคมและการติดต่อสื่อสาร อุตสาหกรรมบำรุงรักษายานพาหนะ อุตสาหกรรมธุรกิจพลังงานและการให้บริการเชื้อเพลิง อุตสาหกรรมอาหารและโภชนาการ อุตสาหกรรมบำบัดมลพิษและของเสียอันตราย เป็นต้น การให้บริการด้านอุตสาหกรรมการบินเพื่อการพาณิชย์ที่มีประสิทธิภาพ นอกจากจะทำให้อุตสาหกรรมนี้เจริญเติบโตและตอบสนองต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมแล้ว ยังสามารถลดภาระค่าใช้จ่ายและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอย่างอื่นได้อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่พึ่งพิงรายได้หลักจากภาคอุตสาหกรรมและการบริการเช่นเดียวกับประเทศไทย

การพัฒนาโครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ เป็นตัวจักรสำคัญในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งคนโดยสาร สินค้าและบริการในภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมต่างๆ โครงสร้างพื้นฐานหลักของการคมนาคมขนส่งทางอากาศ คือ สนามบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สนามบินขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรขนส่งทางอากาศได้ในปริมาณมาก และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบวงจรสำหรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ หรืออาจเรียกได้ว่า ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศ เป็นสิ่งก่อสร้างที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีความคุ้มค่าแก่การลงทุนในระบบเศรษฐกิจโดยรวม ซึ่งการดำเนินโครงการสนามบินขนาดใหญ่หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะก่อให้เกิดปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อมหลายด้านที่เกิดจากการดำเนินโครงการ นับตั้งแต่เริ่มต้นการก่อสร้าง

ถึงขณะเปิดดำเนินการ โดยมีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดวิธีการประเมินและติดตาม ตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม<sup>1</sup> เช่น ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ที่กำหนดให้โครงการสนามบินทุกขนาดจะต้องมีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการ เป็นต้น นอกจากนี้ แล้วสนามบินและกิจกรรมการขนส่งทางอากาศ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) หรือ ICAO Regulations ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่อาจปรากฏอยู่ในบทบัญญัติกฎหมายภายใน ได้แก่ พระราชบัญญัติพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551

สำหรับโครงการสนามบินเพื่อการบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ในประเทศไทย ส่วนใหญ่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และหากพิจารณาจากปริมาณการจราจรทางอากาศ ที่มาใช้บริการของสนามบิน จะเห็นได้ว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ<sup>2</sup> ที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศประมาณ 261,592 เที่ยวบินต่อปี ปริมาณผู้โดยสารประมาณ 41 ล้านคนต่อปี<sup>3</sup> (ปี พ.ศ. 2550) นับเป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ที่เพิ่งจะเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2549 และมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางการจราจรทางอากาศของภูมิภาค ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการย้ายของเที่ยวบินที่เดิมเคยใช้บริการ อยู่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกือบทั้งหมด ภายหลังจากที่มีการปิดน่านฟ้าของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สำหรับการบินเชิงพาณิชย์ ในช่วงแรกที่เปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ<sup>4</sup> การให้บริการที่

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 46

<sup>2</sup> ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจกรรมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศ ณ วันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 130 วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2535

<sup>3</sup> บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), สถิติการขนส่งทางอากาศท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2550, (กรุงเทพมหานคร: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน), 2550), น. 1-86.

<sup>4</sup> สืบค้นจาก [http://www.thairath.co.th/news.php?section=economic\\_](http://www.thairath.co.th/news.php?section=economic_)

ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองคงมีเพียงการซ่อมบำรุง การฝึกหัดบิน การบินของภาคราชการ และกองทัพเท่านั้น แม้ต่อมาจะมีการเปิดน่านฟ้าสำหรับการบินเชิงพาณิชย์สำหรับให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ ก็ไม่ได้ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ลดลงแต่อย่างใด หากแต่เป็นการแบ่งเบาภาระการรองรับปริมาณการจราจรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่อยู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานครให้ใช้บริการทางขนส่งทางอากาศภายในประเทศได้สะดวกยิ่งขึ้น และปัจจุบันยังเป็นที่ถกเถียงกันอย่างกว้างขวางและยังไม่มีข้อยุติสำหรับนโยบายสนามบินนานาชาติแห่งเดียว<sup>5</sup> สำหรับสนามบินนานาชาติของประเทศไทย ซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรทางอากาศของแต่ละสนามบิน ที่เป็นผลโดยตรงต่อผลกระทบต่อปริมาณการจราจรทางอากาศของแต่ละสนามบิน ที่เป็นผลโดยตรงต่อผลกระทบต่อด้านเสียงจากอากาศยาน ตลอดจนการควบคุมและป้องกันปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน

ปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน (aircraft noise) ถือเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของปัญหามลพิษที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินเพื่อการพาณิชย์ ที่จะปรากฏอยู่คู่กับการเปิดดำเนินการของสนามบินขนาดใหญ่ทั่วโลก ที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในส่วนเสียงจากอากาศยานที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสนามบิน และจำเป็นจะต้องมีความรอบคอบ และความระมัดระวังเป็นพิเศษในการจัดการการจราจรทางอากาศของสนามบินขนาดใหญ่ เพื่อทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีที่สนามบินนั้นตั้งอยู่ในเขตที่ประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น หรืออาจจะต้องมีมาตรการด้านกฎหมายผังเมืองเข้ามาป้องกันไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินให้ไม่เหมาะสมกับกิจกรรมของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต<sup>6</sup>

ผลกระทบต่อปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานต่อมนุษย์ มีมากมายที่ชัดเจนและมีความศึกษาวิจัยเกี่ยวอันตรายนจากเสียงดังทั่วโลก ที่ส่งผลให้เกิดภาวะเครียดที่เข้ามาคุ้มครองสภาวะ

---

<sup>5</sup> สืบค้นจาก <http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=78498> เรื่อง นโยบายสนามบินนานาชาติแห่งเดียว (Single Airport)

<sup>6</sup> International Civil Aviation Organization, Airport Planning Manual: Part 2 Land Use and Environmental Control (DOC 9184 AN/902), the third edition, 2002, pp. 5-1 to AI-7.

แวดล้อมทางเสียงให้เหมาะสมกับชีวิตประจำวันของมนุษย์<sup>7</sup> คือ ผลกระทบต่อการเสื่อมการได้ยินก่อนเวลาอันควร (noise-induced hearing loss) ที่เป็นผลโดยตรงของเสียงต่อระบบประสาทรับรู้การได้ยินของมนุษย์ นอกจากนี้ ยังมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยอื่นๆ ของมนุษย์ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น การรบกวนการนอนหลับ<sup>8</sup> การรบกวนการฟังที่มีผลต่อการเรียนรู้สิ่งที่ได้ฟัง (speech intelligibility) ผลกระทบของเสียงต่อจิตใจ ทำให้เกิดความเครียดและอาจมีโรคอื่นๆ ตามมาหรือเป็นปัจจัยเสริมให้โรคอื่นที่เป็นอยู่แล้วทรุดหนักลงจากความเครียด เช่น โรคกระเพาะอาหาร โรคความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ หรือทำให้สภาพจิตใจไม่ปกติ แล้วทำลายทรัพย์สินหรืออาจทำร้ายคนรอบข้าง เป็นต้น

เสียงจากอากาศยาน<sup>9</sup> มีแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเสียงจากเครื่องยนต์เจ็ท เสียงจากอากาศยานแหวกอากาศขณะบิน (airframe) เสียงจากการช่วยหยุดอากาศยานขณะลงจอด (reverse thrust noise) ซึ่งเสียงจากอากาศยานที่จะมีผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสนามบิน คือ เสียงขณะบินขึ้น (take-off noise) เสียงขณะบินลง (landing noise) เสียงขณะที่บินอยู่ในอากาศ (fly-over noise) โดยมีปัจจัยที่มีผลต่อความรุนแรงของระดับเสียง ได้แก่ ชนิดและจำนวนเครื่องยนต์ มวลวิ่งขึ้นสูงสุดของอากาศยาน (Maximum Take-off Mass, MTOM) วิธีการบิน (flight instrumentation) ปริมาณการจราจร (aircraft movement) เส้นทางการบิน (flight path) สภาพภูมิอากาศ ความถี่ของปริมาณเที่ยวบิน เป็นต้น

หลักวิชาการด้านวิศวกรรมการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียง (noise control engineering principles) ได้แนะนำวิธีการลดและควบคุมปัญหาเสียงดัง<sup>10</sup> ไว้ 3 แนวทางด้วยกัน กล่าวคือ (1) การควบคุมเสียงที่แหล่งกำเนิดเสียง (noise control at noise sources) (2) การควบคุมเสียงที่

---

<sup>7</sup> Birgitta Berglund, Thomas Lindvall, and Dietrich H Schwela, World Health Organization Guideline for Community Noise, (Stockholm, Sweden: Stockholm University, 1999), pp. 39-54.

<sup>8</sup> Parliamentary Office of Science and Technology, "Aircraft Noise", Parliamentary Office of Science and Technology Postnote Number 197(2003), UK, pp. 1-4.

<sup>9</sup> Michael J.T. Smith, Aircraft Noise, (United State of America: Cambridge University Press, 1989), pp. 41-118.

<sup>10</sup> BRÜEL& KJAER, Noise control Principles and Practice, (Nareum, Denmark, 1982), pp.7-32.

ทางเดินผ่านของเสียง (noise control at noise transmission path) (3) การควบคุมเสียงที่ผู้รับเสียง (noise control at noise receptor) ซึ่งวิธีการที่ดีที่สุดในการควบคุมและจัดการปัญหาเสียงดังเกินไปนั้นจะต้องดำเนินการที่แหล่งกำเนิดเสียง ส่วนการควบคุมและลดเสียงโดยวิธีการอื่นๆ จะมีความสำคัญรองลงมาและเป็นมาตรการที่ลดทอนหรือบรรเทาความรุนแรงของปัญหามลพิษทางเสียง หรือเป็นมาตรการที่ดำเนินการได้ระหว่างที่รอการลดเสียงที่ต้นเหตุของปัญหาเสียงดัง ในกรณีของปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน การนำเสนอแนวทางในการลดและควบคุมปัญหาที่ต้นเหตุของปัญหา และเป็นแนวทางที่ดีที่สุด<sup>11</sup> คือ การลดและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงที่ตัวอากาศยาน ซึ่งจะต้องให้ความสำคัญมากที่สุด พร้อมกับดำเนินการควบคุมไปกับการลดและควบคุมเสียงจากอากาศยานในแนวทางอื่นๆ ตามคำแนะนำข้างต้น

การป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานโดยใช้หลักการและเทคโนโลยีที่กล่าวมานั้น จะนำไปสู่ทางปฏิบัติให้เห็นผลได้จริง จะต้องอาศัยเครื่องมือวิธีการอื่นๆ ประกอบด้วย เช่น เครื่องมือด้านเศรษฐศาสตร์ เครื่องมือทางกฎหมาย เป็นต้น จะเห็นได้ว่าเครื่องมือทางกฎหมายจะช่วยส่งเสริมให้การดำเนินการโดยใช้เทคโนโลยีวิทยาศาสตร์ในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ตัวอากาศยาน และหลักการลดเสียงอื่นๆ เกิดความเป็นรูปธรรมได้ในที่นี้ผู้เขียนเห็นว่าปัญหามาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 เป็นเรื่องที่สำคัญยิ่ง จึงนำมาเป็นวัตถุแห่งการศึกษา โดยผู้เขียนมุ่งวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายและแนวนโยบายที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายระหว่างประเทศ ที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของสนามบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศมากทำให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่มีระดับความรุนแรงเป็นสัดส่วนโดยตรงกับปริมาณการจราจรทางอากาศ เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น จนกระทั่งปรากฏข่าวความขัดแย้งระหว่างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศกับสภาวะแวดล้อมทางเสียงที่เป็นประโยชน์สาธารณะ ในสื่อสารมวลชนแขนงต่าง ๆ มาโดยตลอดนับตั้งแต่ก่อนเริ่มเปิดดำเนินการจนถึงปัจจุบัน

---

<sup>11</sup> *ibid*

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

(1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944

(2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่ใช้อยู่ปัจจุบันของประเทศไทย

(3) เพื่อศึกษาและนำเสนอแนวปฏิบัติที่ดีของมาตรการทางกฎหมายและนโยบาย ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ที่สามารถจะนำมาปรับใช้กับกรณีของประเทศไทย

## 3. สมมติฐานของการศึกษา

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานของไทยที่มีบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน นั้น ไม่เพียงพอที่จะทำให้การป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานมีประสิทธิภาพได้ ซึ่งได้ปรากฏหลักฐานยืนยันสภาพความรุนแรงของปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ที่บริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศมากที่สุดในประเทศไทยโดยเป็นผลมาจากการดำเนินงานตามแนวนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ที่ต้องการจะเป็นศูนย์กลางการบินนานาชาติของภูมิภาค สภาพปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่เกิดขึ้นนี้เป็นปัญหาที่จำเป็นจะต้องชั่งน้ำหนักประโยชน์ระหว่าง ประโยชน์สาธารณะที่เกิดจากรายได้ของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นรายได้ส่วนใหญ่ของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ กับประโยชน์สาธารณะที่ได้รับการรับรองไว้ในบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (พุทธศักราช 2550) ในด้านการควบคุมมลพิษในสิ่งแวดล้อมในที่นี้คือ มลพิษทางเสียงให้มีสภาวะที่เหมาะสมกับการดำรงชีวิตของประชาชน จะเห็นได้ว่า ระดับเสียงจากอากาศยาน เป็นปัญหารากฐานของปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นโดยรอบสนามบิน ที่มีปริมาณอากาศยานมาใช้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากทั่วโลกมาก ดังนั้น การป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานจึงเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาก็รากฐานและมีความสอดคล้องกับแนวทางที่ได้รับคำแนะนำและมาตรฐานระหว่างประเทศในด้านการป้องกันมลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายระหว่างประเทศอย่าง

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ที่ควอริเบกขึ้นศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดบทบัญญัติกฎหมาย นำเสนอรูปแบบของนโยบาย ในการป้องกัน และควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานในประเทศไทยอย่างเป็นระบบและมีความ เหมาะที่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมได้

#### 4. วิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้ เป็นการค้นคว้าและวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยสำรวจ ศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ เอกสารทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมปัญหา มลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ต่างๆ ได้แก่ บทบัญญัติกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 กฎหมายไทย คำพิพากษา บทความ ทางวิชาการ และสิ่งพิมพ์อื่น ๆ จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ โดยมุ่งที่จะอธิบายความสำคัญ ลักษณะ ของปัญหา บทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษทาง เสียงจากอากาศยานในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีประเทศไทย

#### 5. ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นงานวิจัยเอกสารทางกฎหมายที่มุ่งศึกษาประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้อง กับมาตรการกฎหมายในการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ซึ่งเป็น เครื่องมือหนึ่งที่สำคัญที่สุดในการสนับสนุนให้เกิดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ที่เป็นรูปธรรม โดยจะศึกษาประเด็นปัญหาที่เฉพาะเจาะจงไปที่ตัวอากาศยาน (aircraft) ที่เป็น แหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียง ที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุม มลพิษทางเสียงจากอากาศยาน กฎหมายไทยด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการ ป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน รวมถึงมาตรฐานระหว่างประเทศ คำแนะนำ รูปแบบ หรือแนวปฏิบัติที่ดี ในการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจาก อากาศยาน ที่เกิดจากการดำเนินการภายใต้กรอบของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ค.ศ. 1944 ที่ได้รับการยอมรับและนำไปใช้จากสนาบินนานาชาติที่ตั้งอยู่ในประเทศภาคี สมาชิกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ประเทศอื่น ๆ ที่มี ปริมาณการจราจรทางอากาศมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศ มากพอๆ กัน กับปริมาณจราจรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

## 6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

บทวิเคราะห์ปัญหา นโยบายและมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ในประเทศไทย รวมถึง ข้อเสนอแนะในการกำหนดนโยบายและการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน หรือ การยกร่างบทบัญญัติกฎหมายใหม่ ที่เกิดจากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียง ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 โดยเฉพาะบทบัญญัติที่มีการตีความและใช้บังคับในสนามบินนานาชาติต่าง ๆ หรือแนวนโยบายที่ได้รับการยอมรับในการนำไปปฏิบัติจริงในสนามบินนานาชาติต่าง ๆ ที่จะนำไปสู่การป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานที่ต้นเหตุของปัญหาให้เกิดขึ้นในประเทศไทย เพื่อให้มีข้อมูลที่เพียงพอในการชี้แนะนักประสานประโยชน์ระหว่างประโยชน์ของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศกับประโยชน์สาธารณะของชุมชนใกล้สนามบินที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงในสิ่งแวดล้อมได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป