

บทวิเคราะห์สรุปร่างประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๙

“แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการพิจารณาออกใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและเพิ่มเติม
มาตรการและกลไกในการกำกับดูแลการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น”

๑. คณะกรรมการพิจารณาการประกอบกิจการ
ค้าขายในการเดินอากาศ

เพิ่ม: การกำหนดให้มีคณะกรรมการพิจารณาการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศคณะหนึ่งมีหน้าที่ในการพิจารณาก่อนการออกใบอนุญาตของผู้ขอใบอนุญาตและมีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตตามที่กำหนดไว้ในประกาศ **เดิม:** มีคณะกรรมการแต่งตั้งโดยอธิบดีทำหน้าที่เพียงพิจารณาคำขอใบอนุญาตในเบื้องต้นก่อนนำเสนอรัฐมนตรี **ประโยชน์:** มีผู้รับผิดชอบในรูปคณะกรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการออกใบอนุญาตที่มีความพร้อมและมีศักยภาพในการประกอบกิจการเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยให้มากที่สุด ตลอดจนทำหน้าที่ในช่วยรัฐมนตรีในการการออกประกาศกำหนดในเรื่องต่าง ๆ และช่วยกำกับดูแลการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาต

๒. แบ่งประเภทของใบอนุญาตเป็น ๓ ประเภท

เพิ่ม: กำหนดประเภทใบอนุญาต ๓ ประเภท คือ แบบประจำมีกำหนด แบบไม่ประจำ และการประกอบกิจการพาณิชย์อื่น **เดิม:** กำหนดประเภทใบอนุญาตเพียง ๒ ประเภท คือ แบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ **ประโยชน์:** สามารถกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตได้ตรงกับประเภทของกิจการที่จะขอใบอนุญาต

๓. สัดส่วนหุ้นของนิติบุคคลผู้ขอใบอนุญาต

เพิ่ม: ไทย ๕๑: ต่างชาติ ๔๙ โดยในสัดส่วนของไทยหากมีนิติบุคคลมาถือหุ้นอยู่ นิติบุคคลนั้นจะต้องมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ และหากมีนิติบุคคลอื่นถือหุ้นอยู่ด้วยอีกชั้นหนึ่งนิติบุคคลนั้นก็จะต้องต้องมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ด้วยเช่นกัน (พิจารณา ๒ ชั้น) **เดิม:** ไทย ๕๑: ต่างชาติ ๔๙ โดยในสัดส่วนของไทยหากมีนิติบุคคลมาถือหุ้น นิติบุคคลนั้นจะต้องมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ (พิจารณาชั้นเดียว) **ประโยชน์:** สามารถควบคุมให้ผู้ขอใบอนุญาตมีสัดส่วนหุ้นที่ถือโดยบุคคลสัญชาติไทยได้อย่างเข้มข้นยิ่งขึ้น

๔. ทุนของผู้ขอใบอนุญาต

เพิ่ม: กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเต็มจำนวนโดยแบบประจำต้องไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ ล้านบาท แบบไม่ประจำต้องไม่ต่ำกว่า ๒๕ ล้านบาท และต้องแสดงให้เห็นได้ว่ามีเงินทุนเพียงพอต่อการประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

เดิม: กำหนดเพียงทุนจดทะเบียนเท่านั้น **ประโยชน์:** เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขอใบอนุญาตจะมีเงินทุนที่ต้องใช้ในการประกอบกิจการตามจำนวนที่เป็นจริงและเป็นการรับรองว่าผู้ขอใบอนุญาตมีเงินทุนตามจำนวนที่แสดงจริง เนื่องจากการกำหนดด้วยทุนจดทะเบียนไม่สะท้อนจำนวนเงินทุนที่เพียงพอตามความเป็นจริงและไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีเงินทุนอยู่จริง

๕. อำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริง

เพิ่ม: การกำหนดให้อำนาจการบริหารกิจการต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลสัญชาติไทย คือ ต้องมีกรรมการที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าสองในสาม ผู้จัดการหรือผู้มีอำนาจจัดการต้องมีสัญชาติไทย หรือต้องไม่มีการบริหารที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ไม่มีสัญชาติไทยตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนด **เดิม:** กำหนดเพียงกรรมการเกินครึ่งต้องมีสัญชาติไทย **ประโยชน์:** ป้องกัน “นอมินี” จากการลงทุนของคนต่างชาติ

๖. ห้ามการบริหารที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทย

เพิ่ม: การกำหนดลักษณะของการบริหารที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งถือเป็นข้อต้องห้าม เช่น การครอบงำกิจการผ่านการถือหุ้นโดยผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทยเอง หรือถือผ่านผู้แทน หรือตัวแทนของผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทย โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิพิเศษในการออกเสียงลงมติในการประชุมผู้ถือหุ้น (Voting Right) เกินกว่าสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ถือไว้จริง เป็นต้น **เดิม:** ไม่ได้กำหนด **ประโยชน์:** เพื่อป้องกันการแทรกแซงการบริหารของเจ้าของทุนต่างชาติ

๗. อากาศยานที่จะนำมาใช้

เพิ่ม: การกำหนดหลักเกณฑ์ของอากาศยานที่จะนำมาใช้ โดยกำหนดตามประเภท/แบบ/รุ่น/จำนวน ที่เหมาะสมกับการประกอบกิจการที่จะขออนุญาต และกำหนดอายุอากาศยานของแต่ละประเภทอากาศยาน เช่น อากาศยานปีกแข็ง สำหรับการรับขนคนโดยสารและสินค้าต้องไม่เกิน ๑๖ ปี นับตั้งแต่วันผลิต สำหรับการรับขนเฉพาะสินค้า (All-Cargo) ต้องไม่เกิน ๑๘ ปี นับตั้งแต่วันผลิต และจะต้องมีอากาศยานจำนวน ๒ ลำในระยะเริ่มต้น หากเป็นใบอนุญาตแบบประจำและไม่ประจำ, เฮลิคอปเตอร์ อายุอากาศยานไม่เกิน ๕ ปี นับตั้งแต่วันผลิต เป็นต้น

เดิม: กำหนดอายุของอากาศยานปีกแข็ง สำหรับการรับขนคนทุกประเภทต้องไม่เกิน ๑๔ ปี นับตั้งแต่วันผลิต

ประโยชน์: เพื่อให้ผู้ขออนุญาตนำอากาศยานใหม่มาใช้ในการบริการและมีจำนวนที่เพียงพอตามประเภทของการให้บริการที่ขอรับใบอนุญาต

๘. การจัดทำประกันภัยผู้โดยสารและบุคคลที่สาม

เพิ่ม: การกำหนดวงเงินประกันภัยต้องครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สาม โดยวงเงินประกันขั้นต่ำสำหรับผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ สำหรับบุคคลที่สามต้องเป็นไปตามอัตราที่กำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ค.ศ. ๑๙๕๒ (Rome Convention ๑๙๕๒ on Damage Caused by Foreign Aircraft to third Parties on The Surface)

เดิม: กำหนดวงเงินประกันภัยขึ้นเอง ซึ่งไม่สอดคล้องกับทางปฏิบัติสากล

ประโยชน์: สามารถกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตต้องจัดทำประกันภัยในวงเงินที่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นตามจำนวนที่เป็นสากล

๙. การยื่นคำขอรับใบอนุญาตพร้อมเอกสารประกอบคำขอ

เพิ่ม: การกำหนดให้ผู้ที่จะประสงค์จะขอใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กำหนด พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานที่แสดงคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้มีเอกสารสำคัญที่ผู้ขออนุญาตต้องจัดทำตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น แผนธุรกิจสายการบิน (Airline Business Plan), แบบแสดงรายละเอียดของเงินทุน (Financial Requirement Form) เป็นต้น

เดิม: ไม่ได้กำหนดแบบคำขอและไม่ได้กำหนดรายละเอียดของเอกสารหลักฐานที่ต้องยื่น

ประโยชน์: ผู้ขออนุญาตสามารถแสดงข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติของตนโดยกรอกข้อมูลลงในแบบคำขอและจัดทำเอกสารหลักฐานประกอบอื่นๆ ได้ถูกต้องครบถ้วน ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดปัญหาการยื่นเอกสารหลักฐานไม่ครบถ้วน

๑๐. ขั้นตอนและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคำขออนุญาต

เพิ่ม: การกำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์ในการพิจารณา คำขออนุญาตตั้งแต่ขั้นการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ การพิจารณาของคณะกรรมการ และการพิจารณาของรัฐมนตรี

เดิม: ไม่ได้กำหนดขั้นตอนและรายละเอียดไว้

ประโยชน์: ผู้ขออนุญาตและผู้พิจารณาคำขออนุญาตทราบถึงขั้นตอนและรายละเอียดขอเขตการพิจารณาในแต่ละขั้นตอนอย่างชัดเจน

๑๑. การพิจารณาออกใบอนุญาตของรัฐมนตรี

เพิ่ม: หลักเกณฑ์การพิจารณาออกใบอนุญาตของรัฐมนตรีโดยรัฐมนตรีจะออกใบอนุญาตให้เมื่อผู้ขอมิ คุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้าม มีความเป็นเจ้าของและมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและอำนาจในการบริหารกิจการที่แท้จริงเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย และ แผนการค้าเงินการทางธุรกิจที่เหมาะสม เป็นต้น และในการออกใบอนุญาต รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องมายื่นขอ AOC ภายใน ๖๐ วัน และต้องประกอบกิจการให้ได้ภายใน ๑ ปี มิเช่นนั้น ใบอนุญาตเป็นอันสิ้นผลโดยอัตโนมัติ

เดิม: ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้อย่างชัดเจน

ประโยชน์: มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาออกใบอนุญาตที่ชัดเจน และการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้ผู้ได้รับ AOC ต้องได้รับ AOC ภายในเวลาที่เหมาะสมและสามารถประกอบการได้ภายใน ๑ ปี อันเป็นการป้องกันการขอ AOC เพื่อนำไปแสวงหาผลประโยชน์อื่นโดยไม่ตั้งใจจะประกอบกิจการด้วยตนเองจริง

๑๒. กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาต ต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ก่อนจึงจะเริ่มทำการบินจริง (Actual flight operations) ได้

เพิ่ม: การกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จะเริ่มประกอบกิจการไม่ว่าในทางใดทางหนึ่ง เช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์ การจำหน่ายบัตรโดยสาร ฯลฯ ไม่ได้ จนกว่าจะได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จาก กพท. หากผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ไม่สามารถเริ่มประกอบกิจการโดยการทำการบินจริง (Actual Flight Operation) ตามสิทธิที่

ได้รับภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับอนุญาต ให้ถือว่าใบอนุญาตเป็นอันสิ้นสุด

เดิม: ไม่ได้กำหนด ทำให้ผู้ที่ได้ AOC ไปแล้ว ไปดำเนินการทำการตลาดและจำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้า โดยยังไม่ได้รับ AOC และเมื่อใกล้ถึงกำหนดทำการบินตามที่โฆษณาไว้ ก็จะมาเร่งรัดและกดดันให้เจ้าหน้าที่เร่งออก AOC ให้โดยใช้ผู้โดยสารที่ตนจำหน่ายบัตรโดยสารไปแล้วเป็นข้อต่อรอง

ประโยชน์: การกำหนดให้ต้องได้รับ AOC ก่อนจึงจะเริ่มประกอบกิจการได้เป็นการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายจากการซื้อบัตรโดยสารแล้วไม่สามารถเดินทางได้เนื่องจากสายการบินไม่ได้รับ AOC และเป็นการลดความกดดันของเจ้าหน้าที่จากการนำผู้โดยสารมาเป็นข้อต่อรองให้ต้องเร่งออก AOC

๑๓. อายุของใบอนุญาต

เดิม: การกำหนดอายุของใบอนุญาต ดังนี้

(๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการแบบประจำมีกำหนด ให้มีอายุ ๕ ปี นับแต่วันที่ออก (๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการแบบไม่ประจำให้มีอายุ ๕ ปี นับแต่วันที่ออก (๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพาณิชย์อื่น ให้มีอายุ ๓ ปี นับแต่วันที่ออก

เดิม: ไม่ได้กำหนดรายละเอียดของอายุใบอนุญาตไว้อย่างชัดเจน โดยจะถือเป็นแนวทางปฏิบัติว่ากรณีสายการบินใหม่อาจกำหนดอายุใบอนุญาตครั้งแรก ๕ ปี เป็นต้น

ประโยชน์: อายุของใบอนุญาตมีความชัดเจนและเหมาะสมกับใบอนุญาตแต่ละประเภท

๑๔. การยื่นขอต่ออายุของใบอนุญาต

เดิม: การกำหนดให้ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่า ๑๒๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๘๐ วัน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานตามที่กำหนด เมื่อได้ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตไว้แล้ว ให้ถือว่าผู้ยื่นคำขอสามารถประกอบกิจการนั้นต่อไปได้จนกว่ารัฐมนตรีจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

เดิม: ไม่ได้กำหนดว่าเมื่อยื่นภายในกำหนดให้สามารถประกอบกิจการต่อไปได้

ประโยชน์: ผู้ได้รับใบอนุญาตสามารถประกอบกิจการต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงักเพราะเมื่อผู้ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตภายในเวลาที่กำหนดแล้วสามารถประกอบกิจการนั้นต่อไปได้จนกว่ารัฐมนตรีจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุ

๑๓. เกณฑ์การพิจารณาต่ออายุของใบอนุญาต

เดิม: การกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาต โดยจะพิจารณาจากคุณสมบัติ เอกสารหลักฐาน และประวัติหรือรายงานการประกอบกิจการที่

ผ่านมา ตลอดจนอายุของอากาศยานที่ใช้ หากปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตคงไว้ซึ่งมาตรฐานในการประกอบกิจการทั้งในด้านการให้บริการและในด้านของความปลอดภัยในการเดินอากาศ มีแผนการประกอบธุรกิจที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านธุรกิจและในส่วนของความปลอดภัยในการเดินอากาศ มีศักยภาพในการประกอบกิจการ ความพร้อมในด้านเงินลงทุน อายุของอากาศยานที่ใช้งานมีความเหมาะสม รัฐมนตรีจึงจะต่ออายุใบอนุญาตให้

เดิม: ไม่ได้กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตไว้

ประโยชน์: มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตที่ชัดเจน

๑๕. หนังสือค้ำประกันของธนาคาร (Bank Guarantee)

เดิม: การกำหนดให้ก่อนเริ่มดำเนินการ ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคาร โดยมูลค่าของหนังสือค้ำประกันของธนาคารต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕ ของจำนวนเงินทุนจดทะเบียน ทั้งนี้ หากมีพฤติการณ์แวดล้อมอื่น ๆ ให้ กพท. มีอำนาจสั่งให้ปรับเพิ่มขึ้นภายหลังได้ โดยต้องมีระยะเวลาการ ค้ำประกันจนถึงวันสิ้นสุดอายุใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศที่ได้รับ

เดิม: ไม่มีการกำหนด

ประโยชน์: เพื่อเป็นการประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสาธารณชนจากการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตและเพื่อผูกพันให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่กระทรวงคมนาคม และ กพท. กำหนดขึ้น

๑๖. ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องดำเนินการตามแผนธุรกิจที่ได้ยื่นไว้

เดิม: การกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องดำเนินการตามแผนธุรกิจที่ได้ยื่นไว้ เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัย ผู้ได้รับใบอนุญาตอาจขอเปลี่ยนแปลงแผนธุรกิจได้ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ หากการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแผนธุรกิจที่ไม่ใช่สาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับอนุญาตแจ้งให้ผู้อำนวยการทราบล่วงหน้า

เดิม: ไม่มีการกำหนด

ประโยชน์: เพื่อให้ผู้ที่จะยื่นขอใบอนุญาตต้องทำการวิเคราะห์และเขียนแผนธุรกิจของตนเองขึ้นมาจริงไปทำการลอกเลียนแผนธุรกิจของผู้อื่นหรือเขียนแผนธุรกิจขึ้นมาโดยไม่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจการบินที่แท้จริง

๑๗. การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

เดิม: การกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรการเพื่อคุ้มครอง

สิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินประจำ
ภายในประเทศตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศ
กำหนด

ประโยชน์: เน้นย้ำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตตระหนักถึงหน้าที่
ในการดูแลคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

๑๘. หน้าที่เฉพาะของผู้ได้รับใบอนุญาตแบบ ประจำมีกำหนด

เพิ่ม: การกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแบบประจำมีกำหนด
มีหน้าที่ต้องให้บริการอย่างต่อเนื่องตามกำหนดตาราง
การบิน ต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง
(ในอัตราที่เป็นธรรมและเสมอภาค) ต้องประกาศกำหนด
อัตราค่าโดยสารค่าระวางและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ได้รับ
ความเห็นชอบจากผู้อำนวยการแล้ว รวมทั้งเงื่อนไขใน
การขนส่งอื่นๆ อย่างเปิดเผยต่อสาธารณะ ณ สถานที่
จำหน่ายบัตรโดยสารของผู้ได้รับใบอนุญาตหรือเว็บไซต์
การกำหนดและเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารและค่า
ระวาง การทำความตกลงระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตกับ
สายการบินต่างประเทศ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทาง
อากาศ เช่นการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน (Code Share)
จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ เป็นต้น
เดิม: ไม่มีข้อกำหนด

ประโยชน์: เป็นการเพิ่มกลไกในการกำกับดูแลการ
ประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตให้มีประสิทธิภาพ
ยิ่งขึ้นและเป็นการเพิ่มระดับการคุ้มครองประโยชน์
สาธารณะและสิทธิผู้โดยสาร

๑๙. กำหนดให้ ผอ. กพท. มีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับ ใบอนุญาตทำการแก้ไขปรับปรุง หรือการกระทำ ตามรายการและภายในระยะเวลาที่กำหนด

เพิ่ม: เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ได้รับใบอนุญาตกระทำ
การอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง เช่น ผ่าฝืนหรือไม่
ปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาต ไม่ทำการบินตาม
เส้นทางบินที่ได้รับอนุญาตภายใน ๖ เดือนนับแต่วันที่
ได้รับอนุญาต ทำการบินตามเส้นทางบินที่ได้รับอนุญาต
ไม่สม่ำเสมอ ไม่ดำเนินการตามแผนธุรกิจที่ได้ยื่นไว้โดย
ไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ หรือไม่สามารถ
ดำเนินการไปได้ด้วยความปลอดภัย เป็นต้น ให้ ผอ. กพท.
มีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการแก้ไขปรับปรุง
หรือดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด

เดิม: ไม่มีข้อกำหนดไว้
ประโยชน์: เป็นการเพิ่มกลไกในการกำกับดูแลการ
ประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตให้มีประสิทธิภาพ
ยิ่งขึ้น

๒๐. เหตุแห่งการพักใช้ใบอนุญาต

เพิ่ม: การกำหนดให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ
คณะกรรมการ มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตได้โดยมี

กำหนดระยะเวลาตามที่เห็นสมควร เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับ
อนุญาต ถูกพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือ
ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตในข้อ
ที่มีผลกระทบไม่ร้ายแรงต่อความปลอดภัยและสาธารณะ
หรือไม่ทำการแก้ไขปรับปรุงหรือกระทำตามรายการ และ
ภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนด ทั้งนี้ยังห้ามมิให้ผู้
ถูกพักใช้ใบอนุญาตให้บริการในระหว่างถูกพักใช้
ใบอนุญาตตามวรรคสอง จนกว่าใบรับรองผู้ดำเนินการ
เดินอากาศจะกลับมาใช้ผลใช้ได้ หรือได้ดำเนินการแก้ไข
ข้อบกพร่องหรือปฏิบัติตามเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาต
ครบถ้วน และรัฐมนตรีมีคำสั่งให้กลับมาเริ่มประกอบ
กิจการได้

เดิม: กำหนดเหตุแห่งการพักใช้ใบอนุญาตไว้ในใบอนุญาต
แต่ละใบโดยกำหนดรวมๆ ไว้กับเหตุแห่งการเพิกถอน
ใบอนุญาต ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้

ประโยชน์: เกิดความชัดเจนในการพิจารณาว่ากรณีใด
ต้องพิจารณาพักใช้ใบอนุญาต ซึ่งเป็นการเพิ่มกลไกใน
การกำกับดูแลการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาต
ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๒๑. เหตุแห่งการเพิกถอนใบอนุญาต

เพิ่ม: การกำหนดให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ
คณะกรรมการ มีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตให้
ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศทั้งหมดหรือ
บางส่วน เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตขาดคุณสมบัติ
ตามที่กำหนดในประกาศนี้ โดยเฉพาะในเรื่องทุนจดทะเบียน
หุ้น และกรรมการ หรือเมื่อกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ
(Substantial Ownership) และการควบคุมอันแท้จริง
(Effective Control) มิได้เป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย
หรือถูกพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศเกิน ๒
ครั้ง ภายในระยะเวลา ๒ ปี หรือถูกเพิกถอนใบรับรอง
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่สามารถดำเนินการไป
ได้ด้วยดี เป็นต้น ทั้งนี้ให้ผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตส่งคืน
ใบอนุญาตต่อ กพท. ภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ทราบ
คำสั่งเพิกถอน

เดิม: กำหนดเหตุแห่งการเพิกถอนใบอนุญาตไว้ในใบ
อนุญาตแต่ละใบโดยกำหนดรวมๆ ไว้กับเหตุแห่งการ
พักใช้ใบอนุญาต ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้

ประโยชน์: เกิดความชัดเจนในการพิจารณาว่ากรณีใด
ต้องพิจารณาเพิกถอนใบอนุญาตซึ่งเป็นการเพิ่มกลไกใน
การกำกับดูแลการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาต
ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
สำนักกฎหมาย ตุลาคม ๒๕๕๙