

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน
พ.ศ.

หลักการ

ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมทั้งฉบับ พร้อมทั้งยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการบินพลเรือนขึ้นใหม่ทั้งฉบับ

เหตุผล

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้างและเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้านที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติในหลายประการที่เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization-ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme-USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ฉะนั้น จึงต้องกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามพันธกรณีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้สมควรยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

บันทึกวิเคราะห์สรุป
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน
พ.ศ.

๑. เหตุผลความจำเป็น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้างและเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้านที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกทางการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติหลายประการที่เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization-ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ฉะนั้น จึงต้องกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัยการรักษความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามพันธกรณีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้สมควรยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ให้มีการเร่งรัดดำเนินการเสนอร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ.เข้าสู่กระบวนการนิติบัญญัติหรือให้มีผลใช้บังคับภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถรองรับการตรวจสอบในภารกิจของคณะผู้ตรวจสอบเพื่อประเมินผลการแก้ไขข้อบกพร่อง (Coordinated Validation Mission-ICVM) ของประเทศไทยจากการตรวจสอบตามโครงการ USOAP ดังกล่าว ซึ่งมีกำหนดการว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐ และพร้อมสำหรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการรักษความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme- USAP) ซึ่งมีกำหนดการว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ความเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายโดยส่วนราชการต่าง ๆ

ไม่มี

๓. การขอข้อมูลหรือความเห็นจากส่วนราชการหรือบุคคลอื่น

๓.๑ ในขั้นตอนการยกร่าง กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานการปรับปรุงกฎหมายด้านการบิน ซึ่งประกอบด้วยรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นประธาน และคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรมท่าอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย

จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดย คณะทำงานได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำมาตั้งแต่เดือนสิงหาคม - พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เพื่อให้ ร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. มีโครงสร้างและเนื้อหาสาระครบถ้วนถูกต้องสอดคล้องกับ มาตรฐานสากล

๓.๒ หลังจากคณะทำงานตาม ๓.๑ ได้พิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบิน พลเรือน พ.ศ. แล้วเสร็จแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการสัมมนา เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (กระทรวงคมนาคม สำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกา กองทัพอากาศ กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ การท่าอากาศยานอุตตะระกา กองทัพเรือ ฯลฯ) และผู้แทนจากภาคอุตสาหกรรมการบิน ทั้งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและเอกชน ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โรงเรียนการบิน ผู้ประกอบการ สายการบินและผู้ดำเนินงานสนามบินเอกชน ศูนย์เวชศาสตร์การบินโรงพยาบาลเอกชน บริษัทผู้ผลิตอากาศยาน และส่วนประกอบของอากาศยานและหน่วยซ่อมอากาศยาน รวมทั้งผู้แทนสมาคมต่าง ๆ เช่น สมาคมนักบิน ไทย สมาคมอุตสาหกรรมการบินแห่งประเทศไทย สมาคมธุรกิจสายการบิน และสมาคมกีฬาทางอากาศและ การบินแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ฯลฯ เพื่อทำความเข้าใจในบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติ การบินพลเรือน พ.ศ. และรับฟังความคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างฯ ให้เหมาะสม และมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

๔. ข้อกำหนดให้พิจารณาอนุญาตเพื่อทำกิจการอย่างใดอย่างหนึ่ง

๔.๑ การออกใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือรับรอง ให้แก่ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลที่ ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

๔.๒ การออกใบอนุญาตหรือใบรับรอง การประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ประกอบ กิจการขนส่งเพื่อการพาณิชย์ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ผลิตอากาศยาน ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการ การเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ประกอบกิจการบำรุงรักษาอากาศยาน (หน่วยซ่อม) สถาบันฝึกอบรมด้าน การบิน และผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนอื่นใด

๕. ประเด็นปัญหาและแนวทางในการแก้ปัญหาที่ต้องการเสนอให้คณะรัฐมนตรีวินิจฉัยปัญหา

ไม่มี

๖. หลักการในประเด็นสำคัญในร่างพระราชบัญญัติ

ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมทั้งฉบับ พร้อมทั้ง ยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติ เกี่ยวกับการบินพลเรือนขึ้นใหม่ทั้งฉบับ

คำชี้แจง
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน
พ.ศ.

๑. เหตุผลในการเสนอร่างกฎหมาย

เพื่อกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ และเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล และกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแล การบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

๒. ความจำเป็น

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้าง และเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้านที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติในหลายประการที่เป็นไปตาม ข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme- USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ฉะนั้น จึงต้องกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้สมควรยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ให้มีการเร่งรัดดำเนินการเสนอร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ.เข้าสู่กระบวนการนิติบัญญัติหรือให้มีผลใช้บังคับภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถรองรับการตรวจสอบในภารกิจของคณะผู้ตรวจสอบเพื่อประเมินผลการแก้ไขข้อบกพร่อง (Coordinated Validation Mission-ICVM) ของประเทศไทยจากการตรวจสอบตามโครงการ USOAP ดังกล่าว ซึ่งมีกำหนดการว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐ และพร้อมสำหรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme- USAP) ซึ่งมีกำหนดการว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๓. ความเกี่ยวข้องกับกฎหมายอื่น

ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘

๔. ความเกี่ยวข้องกับกฎหมายโดยส่วนราชการอื่น

ไม่มี

๕. ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัติ

มีบทบัญญัติของกฎหมายฉบับใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริม และพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตลอดจนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศและเศรษฐกิจการบินพลเรือน อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งจะส่งผลให้การกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าปัจจุบัน และเพื่อรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme-USOAP) และโครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme-USAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization-ICAO) ทั้งยังเป็นการยกระดับมาตรฐานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีความเป็นสากลและทัดเทียมกับนานาชาติรายประเทศอีกด้วย

๖. สิทธิและหน้าที่ของบุคคลภายใต้พระราชบัญญัตินี้

กำหนดหน้าที่ของบุคคลที่ได้รับใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือรับรองให้ปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้

๗. ผลกระทบต่อเศรษฐกิจการกำหนดงบประมาณ

ไม่มี

สรุปลักษณะสำคัญ
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ.

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ

การกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริม และพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตลอดจนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศและเศรษฐกิจการบินพลเรือน อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งจะส่งผลให้การกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าปัจจุบัน โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. บทนิยามศัพท์

๒. ขอบเขตการใช้บังคับของพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้บังคับแก่

๒.๑ บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล อากาศยาน สนามบิน ผลิตภัณฑ์การบิน การบริการทางอากาศ และบริการที่เกี่ยวข้องกับการบินทั้งหมดในประเทศไทย

๒.๒ อากาศยานซึ่งจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ทุกลำไม่ว่าจะอยู่ภายในหรือนอกราชอาณาจักร

๒.๓ ผู้ถือเอกสารการบินทุกคนในขณะที่อยู่นอกราชอาณาจักรและใช้สิทธิทำการหรือประสงค์จะใช้สิทธิทำการตามเอกสารการบินนั้น

๒.๔ อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายต่างประเทศทุกลำที่ปฏิบัติการบินนอกราชอาณาจักร

๒.๕ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ ในขณะที่ปฏิบัติการบินเหนือทะเลหลวง ในส่วนของการปฏิบัติตามกฎหมายทางอากาศ

๓. หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน

กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนคณะหนึ่ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายทางเศรษฐกิจด้านการบินพลเรือนและมีอำนาจหน้าที่ในการติดตามการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้อง และครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญาและให้มีอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๔. หมวด ๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือน แบ่งออกเป็นส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

๔.๑ ส่วนที่ ๑ ขอบเขตการกำกับดูแลการบินพลเรือน

๔.๒ ส่วนที่ ๒ การใช้อำนาจกำกับดูแล

๔.๓ ส่วนที่ ๓ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย

๑. แผนความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

๒. การกำกับดูแลห้วงอากาศและกฎการเดินอากาศ

๓. การกำกับดูแลบริการเดินอากาศ

๔. การกำกับดูแลอากาศยาน

๕. การกำกับดูแลอากาศยาน

๕.๑ การเดินอากาศของอากาศยาน

๕.๒ การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน

๕.๓ การรับรองและการอนุญาตเกี่ยวกับอากาศยาน

๕.๔ การรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การคง

ความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการรับรองหน่วยซ่อม

๖. การกำกับดูแลผู้ประจำหน้าที่

๗. ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

๔.๔ ส่วนที่ ๔ การกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย

๑. แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

๒. คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

๓. การควบคุมคุณภาพ

๔. อำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย

๕. หน้าที่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

๔.๕ ส่วนที่ ๕ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งประกอบด้วย

๑. แผนอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแห่งชาติ

๒. คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแห่งชาติ

๓. การควบคุมคุณภาพ

๔. หน้าที่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทาง

อากาศ

๔.๖ ส่วนที่ ๖ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ

๔.๗ ส่วนที่ ๗ สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่ง

ประกอบด้วย

๑. การจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

๒. เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

๓. กฎระเบียบสนามบิน

๔. การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

๕. ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดที่เรียกเก็บ ณ สนามบิน

อนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ

๖. บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน

๕. หมวด ๓ การสอบสวนอุบัติเหตุ

กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) คณะหนึ่ง โดยมีอำนาจและหน้าที่สำคัญในการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ จัดทำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน เสนอแนะการดำเนินการเชิงป้องกันหรือออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยด้านการบิน เข้าร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานที่ดำเนินการโดยรัฐต่างประเทศตามความเหมาะสม

เป็นต้น พร้อมทั้งกำหนดให้ในการสอบสวนตามหมวดนี้ ให้ กสอ. ดำเนินการโดยอิสระ ปราศจากการแทรกแซง ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม รวมทั้งในกรณีเมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักร ให้อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้น และสิ่งที่ยานนั้นบรรทุกมาอยู่ในความพิทักษ์ของ กสอ. และให้ กสอ. มีอำนาจพิจารณาให้พ้นจากความพิทักษ์

๖. หมวด ๔ การค้นหาและช่วยชีวิต

กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจัดตั้งศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อช่วยอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้อยู่ในอากาศยานได้อย่างทันที่ และมีอำนาจสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ อาทิ การประสานความร่วมมือกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยชีวิต ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง โดยให้รัฐมนตรีจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลการค้นหาและช่วยชีวิตขึ้นภายในกระทรวงคมนาคมเพื่อทำหน้าที่เป็นเลขานุการของศูนย์สำนักงานการค้นหาและช่วยชีวิต ตลอดจนให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการทำข้อตกลงกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้น ยังกำหนดให้รัฐมนตรีออกประกาศกำหนดมาตรฐานในการค้นหาและช่วยเหลือที่สอดคล้องกับมาตรฐานตามภาคผนวกที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและให้รัฐมนตรีกำกับดูแลการค้นหาและช่วยชีวิตให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ประกาศกำหนด

๗. หมวด ๕ การบังคับใช้กฎหมายและกระบวนการ

กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายตามพระราชบัญญัตินี้ในการที่จะเข้าไปในสนามบิน ในอากาศยาน และในที่ทำกรของผู้ดำเนินการเดินอากาศในราชอาณาจักรได้ ตลอดจนมีอำนาจในการสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตใบรับรอง หรือหนังสือรับรอง หรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ส่งเอกสารหรือข้อมูลทั้งหมดเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงอำนาจในการเข้าไปและตรวจค้นอากาศยาน สถานที่ทำการ ตรวจสอบวัตถุหรือเอกสาร และกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานลำใดจงใจหรือทำการบินในลักษณะที่เข้าข่ายเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจในการยึดหน่วงอากาศยานนั้นไว้หรือสั่งปิดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินดังกล่าวได้ เป็นต้น

๘. หมวด ๖ ฐานความผิดและบทกำหนดโทษ

กำหนดฐานความผิดและบทกำหนดโทษสำหรับการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยแบ่งออกเป็นส่วนต่าง ๆ ดังนี้

๘.๑ ส่วนที่ ๑ มาตรการโทษทางแพ่ง กำหนดโทษทางแพ่งสำหรับการกระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับทางแพ่งและประเมินความร้ายแรงของการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

๘.๒ ส่วนที่ ๒ ความผิดและโทษทางอาญา

๙. บทเฉพาะกาล

๑๐. อัตราค่าธรรมเนียมทำยพระราชบัญญัติของใบอนุญาต ใบรับรองและหนังสือรับรอง

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย

ชื่อร่างกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ.

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

กระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อกำหนดบทบาทหน้าที่ของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ และเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล และกำหนดบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้างและเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้านที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึงฐานอำนาจของผู้ดำเนินการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติ ในหลายประการที่เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme- USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ให้มีการเร่งรัดดำเนินการเสนอร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ.เข้าสู่กระบวนการนิติบัญญัติหรือให้มีผลใช้บังคับภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถรองรับการตรวจสอบในภารกิจของคณะผู้ตรวจสอบเพื่อประเมินผลการแก้ไขข้อบกพร่อง (Coordinated Validation Mission-ICVM) ของประเทศไทย จากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme- USAP) ซึ่งมีกำหนดการว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐ และพร้อมสำหรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme- USAP) ซึ่งมีกำหนดการว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

การขาดบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบินในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

การกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมกำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีความเป็นสากลและทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศอีกด้วย

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน

ไม่มี

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้ คือ

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. จัดทำขึ้นโดยอาศัยแนวทางตามกฎหมายแบบ (Model Law) ที่เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization- ICAO) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration- FAA) ซึ่งได้มีการศึกษาวิเคราะห์แล้วว่า เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme- USOAP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของตรวจสอบตามองค์ประกอบสำคัญ (Critical Element) ว่าด้วยกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation)

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้

โดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งในการกำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านความปลอดภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ฉะนั้น รัฐโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรเป็นผู้ดำเนินการวางกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ

๒.๒ ถ้าเอกชนไม่ควรทำ เหตุใดจึงไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำภารกิจนี้

มิได้เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ความจำเป็นในการออกกฎหมาย

๓.๑ ในการทำภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

จำเป็นต้องมีการตรากฎหมายไว้ใช้บังคับ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

**๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ออก
มิได้เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น**

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

- พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจากใช้บังคับเป็นการทั่วไป
- ทயอยใช้เป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก
- ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย ไม่มี

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับ

- ระบบควบคุม ระบบกำกับ ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนด

- โทษทางอาญา โทษทางแพ่ง มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ กฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกัน

-

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

-

๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกระทบโดยกฎหมาย

ผู้ประกอบการสายการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) ผู้ดำเนินงานสนามบิน โรงเรียนการบิน ผู้ผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมอากาศยาน ตลอดจนผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบิน

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

ภาระหน้าที่ของบุคคลตาม ๕.๑ ในการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

มีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตลอดจนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศและเศรษฐกิจการบินพลเรือน อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งจะส่งผลให้การกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

อยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้ ไม่ยุ่งยากหรือก่อให้เกิดภาระเกินสมควร

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชน และการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ

คุ้มค่า แม้จะเป็นการสร้างภาระแก่ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย แต่ก็จะมีส่วนช่วยสร้างความปลอดภัยให้แก่กิจการการบินพลเรือนของประเทศและการยกระดับมาตรฐานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีความเป็นสากลและทัดเทียมกับนานาชาติรายประเทศอีกด้วย

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

- (ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี
- (ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี ไม่มี
- (ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ โดยได้มีการนำร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. ... เผยแพร่ในเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งยังมีการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กองทัพอากาศ กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ การท่าอากาศยานอุตตะเกา กองทัพเรือ ฯลฯ) และผู้แทนจากภาคอุตสาหกรรมการบิน ทั้งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและเอกชน ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โรงเรียนการบิน ผู้ประกอบการสายการบินและผู้ดำเนินงานสนามบินเอกชน ศูนย์เวชศาสตร์การบินโรงพยาบาลเอกชน บริษัทผู้ผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยานและหน่วยซ่อมอากาศยาน รวมทั้งผู้แทนสมาคมต่าง ๆ เช่น สมาคมนักบินไทย สมาคมอุตสาหกรรมการบินแห่งประเทศไทย สมาคมธุรกิจสายการบิน และสมาคมกีฬาทางอากาศและการบินแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ฯลฯ เพื่อทำความเข้าใจในบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. และรับฟังความคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างฯ ให้เหมาะสมและมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติการกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน

-

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

-

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

-

๘.๓ ระบบการคานอำนาจ

-

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตรารุ่นบัญญัติที่เป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

-

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

(๑) ในขั้นตอนการยกร่าง กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานการปรับปรุงกฎหมายด้านการบิน ซึ่งประกอบด้วยรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นประธาน และคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรมท่าอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยคณะทำงานได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำตั้งแต่เดือนสิงหาคม - พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. มีโครงสร้างและเนื้อหาสาระครบถ้วนถูกต้องสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

(๒) เผยแพร่ร่างพระราชบัญญัติฯ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายหรือผู้มีส่วนได้เสียในกฎหมายทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(๓) จัดให้มีการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้แทนจากส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และตัวแทนจากภาคเอกชน

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ผู้เข้าร่วมการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น เห็นด้วยกับการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ด้วยการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. โดยใช้แนวทางตามกฎหมายแบบ (Model Law) ที่เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration- FAA) ซึ่งได้มีการศึกษาวิเคราะห์แล้วว่าเป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization-

ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme- USOAP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การตรวจสอบตามองค์ประกอบสำคัญ (Critical Element) ว่าด้วยกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) เพื่อให้ประเทศไทยมีเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตลอดจนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศและเศรษฐกิจการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ลงชื่อ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
...../...../.....