

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>1. นายกสมาคมนักบินไทย (กัปตันสนอง)</p> <ul style="list-style-type: none"> - วิธีการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุไม่ชัดเจน - เมื่อเทียบกับ ICAO แล้วหลักการลงโทษ ผู้ปฏิบัติงานขัดกับหลักการความปลอดภัย การลงโทษจะทำให้ไม่มีการรายงาน - ประเทศที่เจริญแล้วจะไม่มี การลงโทษ หากเกิดจากการพลั้งเผลอ - มาตรการลงโทษนักบินอาจกระทบต่อระบบ reporting culture <p>2. นายกสมาคมกีฬาทางอากาศและการบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 6 ควรกำหนดให้เชื้อ หรือผ่อนผัน หลักเกณฑ์ต่อการกีฬาทางอากาศ โดยการ แยกอากาศยานทางกีฬาออกจากอากาศยาน ภายใต้อ พ.ร.บ. นี้ และขอให้กำหนดนิยาม “อากาศยานทางกีฬา” ไว้ในมาตรา 4 ให้ชัดเจน 	<p>- หมวด 3 การสอบสวนอุบัติเหตุ</p> <p>มาตรา 18 เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้น แก่อากาศยานในราชอาณาจักร หรืออากาศยานซึ่งจดทะเบียนในไทยนอกราชอาณาจักร ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ หน่วยซ่อม หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และผู้ได้รับใบรับรอง การดำเนินงานสนามบิน แจ้งต่อ ก.ส.อ. หรือผู้ซึ่ง ก.ส.อ. มอบหมายโดยไม่ชักช้า ตามที่กำหนดไว้ใน <u>ข้อบังคับ ก.ส.อ. ให้ ก.ส.อ. ประกาศหลักเกณฑ์วิธีการรับแจ้ง และการพิจารณาเหตุการณ์ที่ได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่ง</u></p> <p>มาตรา 6 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่ อากาศยานราชการและการเดินอากาศของอากาศยาน ราชการทหาร ตำรวจ ศุลกากร กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักข่าวกรอง และราชการอื่นตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา .. และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางอากาศตามมาตรา .. และ มาตรา .. ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>พระราชบัญญัตินี้จะไม่จำกัดสิทธิทำการหรือเอก สิทธิของอากาศยานราชการต่างประเทศใด ๆ รวมตลอดจน เจ้าหน้าที่และลูกเรือของอากาศยานราชการต่างประเทศ นั้น</p>

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>3. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (กัปตันชิงชีพ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความผิดที่กฎหมายบัญญัติ กับ ความผิดในตัวเอง อยากรู้ให้แยกประเภทความผิดและดุลโทษปรับให้เหมาะสมกับแต่ละความผิด - การลงโทษจะขัดกับ report culture ไม่ควรใช้ judge culture เช่น หน้า 99 ข้อ 9 <p>4. วิทยการบิน (ทหารอากาศ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้จัดหมวด หรือเรียงลำดับคำนิยาม ใน มาตรา 4 โดยอาจเรียงตามประเภท หรือตามตัวอักษร - ต้องแยกเรื่องเกี่ยวกับทหารออกไปจาก พ.ร.บ. นี้ - โครงสร้างกฎหมาย กรณีเมื่อเกิดเหตุ ทหารจะเป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจัดการในเหตุการณ์ต่างๆ ภายใต้ พ.ร.บ. นี้หรือไม่ เช่น กรณีสลัดอากาศ (Hijack) ทหารหรือมีอำนาจจัดการตาม พ.ร.บ.อื่น - ในส่วนของภัยคุกคาม กับ secure air space ควรแยกออกจากกัน - กฎหมายต่างประเทศ จะแยก annex กับ ตัวกฎหมายออกจากกัน แต่ พ.ร.บ. นำเอา annex มาบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งใน พ.ร.บ. <p>5. สายการบินนกแอร์ (กัปตันโสภณ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การสะกดคำในร่าง ฯ ยังมีจุดบกพร่อง เช่น หน้า 6 - แบบบัตรเจ้าหน้าที่ ต้องระบุ ใน พ.ร.บ. หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนทราบ - ร่าง พ.ร.บ. นี้ไม่กล่าวถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ให้ชัดเจนเหมือน พ.ร.บ. เก่า - ไม่มีเรื่องการตรวจสอบในกรณีสายการบินต่างประเทศ ของประเทศที่ถูกลดชั้น (downgrade) 	<p>ฐานความผิดและอัตราโทษทางแพ่ง ตารางที่ 2 บทลงโทษที่แนะนำ (หน้า 99 ข้อ 9)</p> <p>ม.135 ในกรณีที่ผู้อำนวยการเห็นว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศทำการบินมายังหรือออกจาก</p>

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>- ม. 135 อำนาจในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่จดทะเบียนในประเทศอื่น ในทางกลับกัน ให้ประเทศอื่นซ่อมเครื่องบินของไทย</p> <p>- ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) มีกำหนดเวลา 10 ปี นานเกินไปหรือไม่ อาจแบ่งเป็น ระยะเวลาน้อยลง และค่าใบอนุญาตต่อครั้งน้อยลงตามสัดส่วน</p> <p>- บทลงโทษ ไม่มีสัดส่วนโทษที่ชัดเจน</p>	<p>ราชอาณาจักรมีการปฏิบัติการด้านการบินหรือการบำรุงรักษาต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา และอาจก่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศหยุดดำเนินการทั้งหมดหรือบางส่วน</p> <p>มาตรา 129 ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้มีอายุไม่เกิน 10 ปี ทั้งนี้ ตามกฎระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทและขนาดของธุรกิจ</p> <p>หน้า 92 อัตราค่าธรรมเนียม (29) ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ฉบับละ 20,000,000 บาท</p>
<p>8. อดีตนายกสมาคมนักบินการบินไทย (กัปตันเพิ่มศักดิ์)</p> <p>- เห็นว่า ร่าง พรบ. ฉบับนี้ในส่วนตารางที่ 2 บทลงโทษไม่เหมาะสม ทำให้ไม่เหมาะกับการดำเนินกิจการด้านการบิน</p> <p>- เรื่องความผิดเกี่ยวกับการนำอากาศยานลง เช่น ลงสนามบินที่ไม่ใช่จุดหมายปลายทาง หรือ นำอากาศยานลงสู่พื้นด้วยน้ำหนักเกิน ในเรื่องนี้มีแนวการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยอยู่แล้ว ดังนั้น จึงไม่ควรนำหลักเพ่งโทษมาใช้บุคคลากร เพราะมีได้หลายเหตุ อาจมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human error) ซึ่งอาจเกิดได้</p> <p><u>หมายเหตุ</u> สำหรับประเด็นนี้ ผอ.กพท. ได้อธิบายหลักกฎหมายอาญาแล้วว่า ผู้ต้องรับผิดตาม พรบ. นี้ ต้องมีการกระทำผิดโดยเจตนาเท่านั้น ดังนั้น ในส่วนความผิดพลาดของมนุษย์ จึงไม่ต้องรับผิด และหากกฎหมายประสงค์จะให้รับผิดเพราะประมาทเล็กน้อยก็กำหนดไว้ชัดเจน ว่ารับผิดหากทำโดย</p>	<p>- หน้า 96 ตารางที่ 2 บทลงโทษที่แนะนำ</p> <p>(ยกตัวอย่างบทลงโทษที่ไม่เหมาะสม เช่น ข้อ 12 ห้ามมิให้บริการเครื่องบินแอลกอฮอล์แก่ผู้โดยสารที่มึนเมา หรือ ข้อ 7 การขออนุญาตออกจากห้องนักบิน เป็นต้น)</p> <p>- หน้า 99-100 ตารางที่ 2 บทลงโทษที่แนะนำ ข้อ 9</p>

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>ประมาณเส้นเลื้อย ตรงจุดนี้ต้องมี กระบวนการสอบสวนหาสาเหตุ</p>	
<p>9 การบินไทย (กัปตันฐานิศ) ขอให้แยกส่วนโทษทางแพ่งมาเป็นกฎหมาย ลำดับรอง เพื่อง่ายแก่การปรับเปลี่ยน แต่เฉพาะ โทษส่วนสำคัญๆ ให้กำหนดในระดับ พระราชบัญญัติ</p>	
<p>10. แอร์เอเชีย (กัปตันธรรมบุญ) - ควรปรับแก้ถ้อยคำให้เข้าใจง่าย และขอให้ ตรวจสอบเรื่อง technical landing ให้ สอดคล้องกับบทกำหนดโทษ อยากให้สมาคม นักบินที่มีความรู้ด้านนี้มีส่วนร่วมในการร่าง</p>	<p>- ตารางที่ 2 บทลงโทษที่แนะนำ ข้อ 9 อากาศยานกำลัง บินลง</p>
<p>11. - ขอให้ตรวจสอบเรื่อง technical landing ให้เหมาะสมกับบทกำหนดโทษ และอัตรา โทษไม่เหมาะสม เช่น overweight landing โทษสูงกว่า hard landing เป็นต้น - ตามร่าง พรบ. นี้ไม่มีการกำหนดเรื่อง พิทักษ์อากาศยานในระหว่างทำการบิน เช่น กำหนดเกี่ยวกับการใช้โดรน บังไฟ หรือคอม ให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยาน เป็นต้น แม้ในปัจจุบันมีมาตรา 44 กำหนดเกี่ยวกับ เรื่องบังไฟ แต่ก็ไม่ครอบคลุม</p>	<p>- ตารางที่ 2 บทลงโทษที่แนะนำ ข้อ 9 อากาศยานกำลัง บินลง</p>
<p>12. สมาคมนักบิน (กัปตันสินนพ) ควรพิจารณาเรื่องเทคนิคประกอบการกำหนด บทลงโทษ และในส่วนบทลงโทษนี้มีแนวคิด มาจากที่ใด</p>	
<p>13 safety airway (กัปตันบุญรัตน์) - ในกรณีที่มีการสอบสวน ย่อมมีผลกระทบต่อ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ กรณีนี้มี วิธีการบริหารจัดการอย่างไร - โครงสร้างภาพรวม ครอบคลุมหรือไม่ เห็น ว่ายังขาดส่วนหมวดการฝึกอบรม ไม่ว่าจะ เป็นช่าง หรือ ATC</p>	

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>14 กรมท่าอากาศยาน (ชลธิชา แสงอุทัย)</p> <p>มีประเด็น เกี่ยวกับหมวดสนามบิน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - คำว่า “ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” กับ คำว่า “ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” เป็นบุคคลเดียวกันหรือไม่ เนื่องจากมีข้อแตกต่างอยู่ เช่น ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องยื่นคำขอตาม ที่ กพท. กำหนด - ตามมาตรา 154 กำหนดว่าห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินงานสนามบินสาธารณะเว้นแต่ จะมีแผนรักษาความปลอดภัย หมายความว่าต้องมีแผนก่อน หรือยื่นขออนุญาตก่อน - ม.162 วรรคแรกเรื่องการขนส่งหรือครอบครองอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟ ภายในสนามบิน กำหนดว่าต้องได้รับอนุญาต เป็นหนังสือจากเจ้าหน้าที่ หมายถึงบุคคลใด - ม 162 วรรคสองระบุว่า ผู้ดำเนินสนามบินสาธารณะต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารหรือบุคคลอื่น ไม่ได้ขนอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟ ภายในสนามบิน เว้นได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตรงจุดนี้น่าจะขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่เหมือนตามวรรคแรกหรือไม่ หรือว่าเป็นคนละคนกัน จึงเกิดข้อสงสัยว่า การอนุญาตในวรรคหนึ่งกับวรรคสองใครเป็นผู้มีอำนาจอนุญาต - ม.152 เรื่องการเรียกเก็บค่าบริการ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาความปลอดภัย อันนี้เก็บให้ผู้ใด และตามวรรคสองข้อบังคับนี้ กำหนดเรียกเก็บค่าบัตรผ่าน ซึ่งควรเป็นสนามบินหรือไม่ และสุดท้ายตามวรรคท้ายเหตุใดจึงกำหนดให้เก็บเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของสำนักงาน หมายความว่า เป็นรายได้ของสำนักงานหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 154 - ม.162

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>.21. ผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ 1 - ประสงค์ให้มีการลงโทษ โดยการตัดเตือนภาคทัณฑ์</p>	<p>หมวด 6 ฐานความผิดและบทกำหนดโทษ</p>
<p>22. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (จันธิมา) - ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าอันตราย หรือ วัตถุอันตราย อยากรู้แบ่งให้ผู้จัดเก็บด้วย</p>	<p>มาตรา 52 ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกกฎระเบียบในการดำเนินการกับสินค้าอันตราย หรือวัตถุอันตรายดังต่อไปนี้... ห้ามมิให้บุคคลใดรับมอบ จัดเก็บ บรรจุ ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตราย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>
<p>- เห็นว่าอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตราย มีแค่ระบุเพียงรายปี ควรจะมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นรายครึ่งรายครึ่ง</p>	<p>หน้า 91 หัวข้ออัตราค่าธรรมเนียม (1) ใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยาน ฉบับละ 10,000 บาท</p>
<p>23. คุณแสงชัย - การต่ออายุใบอนุญาตให้ค้าขายในกิจการเดินอากาศ ต้องเข้า กพร. ทำให้ล่าช้าเสนอให้เป็นอำนาจของ กพท. แทน</p>	
<p>- อยากรู้ให้มีสิทธิ ยื่นคำขอได้ แม้ยังไม่ได้เพิกถอนอากาศยานต่างประเทศ</p>	<p>มาตรา 79 วรรคสอง อากาศยานทะเบียนของรัฐต่างประเทศจำไม่ได้รับอนุญาตให้ยื่นคำขอจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าทะเบียนอากาศยานของรัฐต่างประเทศนั้นจะถูกเพิกถอนแล้ว</p>
<p>- ประเทศไทย ให้ตัดคำว่า “ไทย”</p>	<p>หน้า 34 (มาตรา 117) ...ทั้งนี้ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของประเทศไทยดังกล่าวต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา... ...</p>
<p>24. ประเสริฐ ป้อมป้องศึก - เสนอให้กพร. รับผิดชอบ และมีอำนาจในการออกกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับความปลอดภัยทั้งหมด</p>	
<p>- อำนาจของ กพร. ใน พรบ. กับ พรก. ไม่สอดคล้องกัน คือ กพร. ควรรับผิดชอบเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับเศรษฐกิจ เพราะเป็นเรื่องที่ต้องรับนโยบายจากรัฐบาล</p>	

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
- ผู้รับผิดชอบในการออกนโยบายสำคัญๆ ควรเป็นรัฐมนตรี ไม่ใช่ กบร. กบร. ควรเป็นเพียงคณะกรรมการที่ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรี	
- อำนาจของ กบร. กว้างขวางเกินไป และการทำงานของ กบร. ควรเป็นรูปแบบการทำงานประจำ การประชุมเดือนละหนึ่งถึงสองครั้ง เห็นว่าน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับอำนาจที่ได้รับ	
- Civil Penalty ที่แปลว่าโทษทางแพ่ง นั้น น่าจะแปลผิด ในบริบทของประเทศไทย น่าจะเป็นเรื่องโทษทางปกครอง	หัวข้อฐานความผิดและอัตราโทษทางแพ่ง
- ควรกำหนดมาตรการ และกลไกอื่นๆ ในการบังคับ นอกจากการกำหนดโทษทางอาญา อาทิ การตัดเตือน และการอุทธรณ์ เป็นต้น	หัวข้อฐานความผิดและอัตราโทษทางแพ่ง
- บทบัญญัติสามารถปรับให้กระชับ และรัดกุม กว่านี้ได้	
- เสนอให้ กพท. ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็น	
25. กัปตันศิริจรรย์ - นโยบายไม่กำหนดโทษ (Non Punitive Policy) สามารถบัญญัติไว้ใน พรบ. ได้หรือไม่	หัวข้อฐานความผิดและอัตราโทษทางแพ่ง
26. ผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ 2 - แผนนิรภัยแห่งชาติ SSP ของหลายๆ ประเทศ ตามหลักการด้านความปลอดภัย ส่วนใหญ่จะไม่กำหนดโทษ กรณีผู้ปฏิบัติหน้าที่ใช้ดุลยพินิจในสภาวะนั้นๆ เพื่อความปลอดภัยอย่างเต็มความสามารถแล้ว จึงอยากเสนอให้กำหนดมาตรการ ไปในแนวทางปลุกจิตสำนึกของผู้ปฏิบัติหน้าที่มากกว่ากำหนดมาตรการการลงโทษ - เสนอให้กำหนดบทบัญญัติให้ชัดเจน เพื่อแยกความแตกต่างระหว่าง “วัตถุอันตราย” กับ “อาวุธ.”	ส่วนที่ 3 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ส่วนที่ 3 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย
27. เกียรติพล - ในส่วนที่ 6 การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ ที่มาของหมวด 6 คำว่า “คำว่า ใบอนุญาต” ใบบัญชี AOL ใข้หรือไม่	ส่วนที่ 6 การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
<p>- บทบัญญัติในมาตรานี้เป็นเรื่องการออกใบอนุญาต AOL ให้สายการบินต่างชาติ ใช้หรือไม่ ถ้าใช่ จะดำเนินการเก็บเงินค่าธรรมเนียมหรือไม่ ระยะเวลาของใบอนุญาตดังกล่าวนานเท่าใด (อาทิ ประเทศสิงคโปร์กำหนดเป็นระยะเวลา 5 ปี)</p>	<p>มาตรา 176 ห้ามมิให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์มายังหรือ ออกจากประเทศไทย เว้นแต่จะมีใบอนุญาตที่มีผลใช้บังคับ อยู่ซึ่งออกให้โดยคณะกรรมการการบินพลเรือน และได้ ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้...</p>
<p>- เสนอให้เรื่องเกี่ยวกับการกำหนดอัตรา ค่าโดยสารให้เป็นอำนาจของ กบร. เนื่องจาก มีการเปลี่ยนแปลงบ่อย</p>	
<p>- เสนอให้มีการเพิ่มเติมนิยามของคำว่า “ค่าโดยสาร” และ “การบริการพิเศษ”</p>	<p>มาตรา 182 ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ประสงค์จะเรียกเก็บอัตราค่าโดยสาร สูงกว่าอัตราสูงสุดตามมาตรา ... โดยจัดให้มีการบริการ พิเศษให้ขออนุญาตจากคณะกรรมการการบินพลเรือน...</p>
<p>- การกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า ยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจาก ตาม พรบ.การแข่งขัน ทางการค้า พ.ศ. 2542 มี 3 เรื่อง คือ 1. ห้าม ทำความตกลงที่มีสาระเป็นการกำหนดวิธีการ แข่งขันทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรม 2.ห้าม กีดกันไม่ให้เข้าแข่งขันทางการค้า 3. ห้ามควบ รวมกิจการที่จะทำให้เป็นการผูกขาด แต่บทบัญญัตินี้บัญญัติเพียงความตกลง ที่มีสาระเป็นการกำหนดวิธีการแข่งขัน ทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรมเท่านั้น</p>	<p>มาตรา 190 ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ทำความตกลงที่มีสาระเป็นการกำหนด วิธีการแข่งขันทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรมหรือมีข้อจำกัด การแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีที่กระทบต่อประโยชน์ของ ผู้ใช้บริการเกินสมควร เว้นแต่จะเป็นกรณีที่บัญญัติไว้ใน มาตรา...</p>
<p>- รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Codeshare Flight) มีกระบวนการยื่นคำขออย่างไร</p>	<p>มาตรา 191 เพื่อประโยชน์สาธารณะให้คณะกรรมการ การบินพลเรือนมีอำนาจให้ความเห็นชอบในข้อตกลง ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ความตกลงระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ ขนส่งทางอากาศด้วยกัน ที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร หรือของที่ให้บริการระหว่างจุดภายในราชอาณาจักร ...</p> <p>(2) ความตกลงระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ ขนส่งทางอากาศด้วยกัน หรือระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์อื่น ที่เกี่ยวกับการส่งต่อคนโดยสารหรือของอัตราค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียม ...</p>
<p>- เสนอให้ตัดคำว่า “กฎหมายว่าด้วยการรับ ขนทางอากาศระหว่างประเทศ” เนื่องจาก</p>	<p>มาตรา 187 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทาง อากาศเพื่อการพาณิชย์ต้องจัดให้มีการประกันภัยจาก</p>

ประเด็นรับฟังความคิดเห็น	กฎหมาย/มาตราที่เกี่ยวข้อง
กฎหมายดังกล่าว ไม่มีการกล่าวถึงประกันภัยบุคคลที่สาม	ผู้ประกอบกิจการประกันภัยตามกฎหมายเพื่อชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลโดยสาร หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานจากการดำเนินการตามใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ
- เสนอให้มีการเพิ่มเติมนิยามของคำว่า “คนพิการ”	มาตรา 188 วรรคสาม ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์จะปฏิเสธรับขนคนพิการมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีตามวรรคสองหรือตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
- เสนอให้การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารครอบคลุมถึงสายการบินต่างประเทศด้วย	มาตรา 188/1 เพื่อประโยชน์และเพื่อคุ้มครองสิทธิผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการกสนบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศที่ทำการบินมายังหรือออกจากประเทศไทย ปฏิบัติในกรณีปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระมาถึงช้าหรือสูญหายหรือเสียหาย
28. กัปตันสนอง - ตั้งข้อสังเกตว่า หากมีการกำหนดฐานความผิดและอัตราโทษ ตามร่างฯ จะทำให้ผู้ปฏิบัติไม่รายงานการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น	หัวข้อฐานความผิดและอัตราโทษทางแพ่ง
- เสนอให้มีระเบียบกพท. สอบสวนการกระทำความผิดเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการลงโทษ	
- เสนอให้มีการขยายกำหนดเวลาตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	

ประเด็นจากการรับฟังความคิดเห็น

1. นายกสมาคมนักบินไทย กัปตันสนอง

- หมวด 6 วิธีการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุไม่ชัดเจน
- เมื่อเทียบกับ ICAO แล้วหลักการลงโทษผู้ปฏิบัติงานขัดกับหลักการความปลอดภัย การลงโทษจะทำให้ไม่มีการรายงาน
- ประเทศที่เจริญแล้วจะไม่มี การลงโทษ หากเกิดจากการพลั้งเผลอ
- reporting culture

2. นายกสมาคมกีฬาทางอากาศและการบิน

- ม.4 ม.6 ควรกำหนดให้เอื้อต่อการกีฬาทางอากาศ โดยกำหนดนิยาม แยกอากาศยานทางกีฬา กับอากาศยานตาม พรบ. คือ จะขอให้ผ่อนผันหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกีฬาการบิน

3. กัปตันชิงชีพ การบินไทย

- ตารางบทลงโทษ
- ความผิดที่กฎหมายบัญญัติ กับ ความผิดในตัวเอง อยากให้แยกประเภทความผิดและดูโทษปรับให้เหมาะสมกับแต่ละความผิด
- การลงโทษจะขัดกับ report culture ไม่ควรใช้ judge culture เช่น หน้า 99 ข้อ 9

4. วิทยุการบิน (ทหารอากาศ)

- ให้จัดหมวดหมู่ คำนิยาม เช่น จัดตามประเภท หรือ ตามตัวอักษร
- ต้องแยกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทหารออกไปจาก พรบ.
- โครงสร้างกฎหมาย อำนาจเมื่อเกิดเหตุ ทหารจะเป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจัดการในเหตุการณ์ต่างๆ หรือไม่ เช่น กรณีสลัดอวกาศ ทหารเป็นเจ้าหน้าที่ที่ต้องอาศัยอำนาจตาม พรบ. นี้ในการเข้าจัดการหรือไม่ หรือมีอำนาจจัดการตามพรบ.อื่น
- ในส่วนของภัยคุกคาม กับ secure air space ควรแยกออกจากกัน
- กฎหมายต่างประเทศ จะแยก annex กับ ตัวกฎหมายออกจากกัน แต่พรบ.ของเราเอา annex มาใส่ไว้เป็นเนื้อหาในพรบ.เลย ควรแยกออกจากกัน

5. บ.ซีเนียร์ แอร์โรสเปซ

-ไม่มีประเด็น-

6. กัปตันโสภณ นกแอร์

- เขียนผิดเยอะ เช่น หน้า 6
- แบบบัตรเจ้าหน้าที่ ต้องระบุ ใน พรบ. หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนทราบ (ไม่ต้อง)
- ไม่กล่าวถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ให้ชัดเจนเหมือน พรบ. เก่า
- ไม่มีเรื่อง การตรวจสอบในกรณีสายการบินต่างประเทศ ของประเทศที่ถูกลดชั้น (downgrade)
- ม.83 ทวี อำนาจในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่จดทะเบียนในประเทศอื่น ในทางกลับกัน ให้ประเทศอื่นซ่อมเครื่องบินของไทย
- AOC มีกำหนดเวลา 10 ปี นานเกินไปหรือไม่ อาจแบ่งเป็น ระยะเวลาสั้นลง และค่าใบอนุญาตต่อครั้ง น้อยลงตามสัดส่วน
- บทลงโทษ ไม่มีสัดส่วนโทษที่ชัดเจน

7. ผอ.เวชศาสตร์การบิน ทวีศักดิ์

- หน้า 35 ม. 121 เรื่องวิปฏิบัติ (เข้าใจผิดไปเอง)
- Board of Aviation Specialist มีหรือไม่
- ม. 120 – ไม่มีประเด็น –

- อัตราค่าธรรมเนียมใบสำคัญแพทย์ ควรเพิ่ม เพื่อเพิ่มแรงจูงใจให้คนมาเป็นแพทย์เวชศาสตร์การบิน

8. กัปตันเพิ่มศักดิ์ การบินไทย

- หน้า 96 อาการมีนเมา – ไม่มีประเด็น –

- หน้า 99 ข้อ 7 (ง) ออกจากห้องนักบินโดยไม่ได้รับอนุญาต ต้องขอใคร , overweight landing ... (เข้าใจผิด คิดว่าต้องรับผิดชอบทันที)

9.

- โทษปรับทางแพ่ง ตัดแยกไปอยู่ในกฎหมายลูก

10. ธรรมเนียม airasai

- ควรปรับแก้ถ้อยคำให้เข้าใจง่าย

- ขอให้ตรวจสอบเรื่องทางเทคนิคให้สอดคล้องกับบทกำหนดโทษ

11.

- เรื่องพิทักษ์อากาศยานระหว่างบิน มีหรือไม่

12. กัปตันสินพ สมาคมนักบิน

- หลักคิดในการกำหนดโทษ ดูเรื่องเทคนิคประกอบด้วยหรือไม่

- บทลงโทษยับยั้งเกินไป

- ไม่ควรเน้นกาลลงโทษ

13. บุญรัตน์ safety airway

- การปฏิบัติหน้าที่ระหว่างถูกสอบสวน หรือกล่าวหา

- หมวดการฝึกอบรม ต้องมีหรือไม่

14. ชลธิชา แสงอุทัย กรมท่าอากาศยาน

- ม.154 ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กับ คำว่า “ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” เป็นบุคคลเดียวกันหรือไม่
- ม.162 วรรคหนึ่งต้องได้รับอนุญาตจากบุคคลใด และ ในวรรคสอง ระบุว่า ได้รับใบอนุญาตจากผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เป็นผู้ให้อนุญาตในวรรคหนึ่งด้วยหรือไม่
- ม.152 มี 3 ประเด็นย่อย คือ 1. ค่าบริการ เก็บให้ใคร 2. ในวรรคสอง บัตรผ่าน คือ อะไร 3. ว.3 เป็นรายได้ของสำนักงานหรือไม่

15. Bangkok aviation Center

- หน้า 103 ข้อ 5 ครุการบิน เกี่ยวอะไรด้วย การลงบันทึกในใบอนุญาตคลุมเครือ ไม่เหมาะสม เพราะหน้าที่ในการบันทึกเป็นหน้าที่ของ กพท. แต่ พรบ.มีโทษเพิกถอนใบอนุญาตของครุการบิน
- โทษตาม พรบ. หมายความว่ารวมถึงกรณี ทำการบินในการฝึกบินหรือไม่

16. กัปตัน อมรวัฒน์ สหพันธ์นักบินนานาชาติ

- การให้คนของสหพันธ์เข้ามามีส่วนร่วมในการร่างกฎหมาย

17. นกแอร์ กัปตัน

- หมวด3 หมวด 4 มีรายละเอียดน้อยไป ขาดเรื่องค่าใช้จ่ายในการสอบสวนอุบัติเหตุ ช่วยเหลือ ซึ่งในสิงคโปร์ กำหนดให้เป็นภาระของสายการบิน
- ในหมวด 3 การปลดการพิทักษ์ เดิมเป็นอำนาจของปลัดกระทรวง แต่ปัจจุบันเป็นอำนาจของ กสอ.

18. ...

19. สิทธิินัย ฝ่ายกฎหมายการบินไทย

- เสนอให้นำบทवाद โยงไปถึงกฎหมายลูก แล้วบัญญัติความผิดไว้ในกฎหมายลูก

20. ผู้แทน บางกอก แอร์เวย์

- ม.191 (1)(2) การเช่าแบบ wet lease ควรให้อยู่ในอำนาจของผู้อำนาจการ กพท. จะทำให้คล่องตัว เศรษฐกิจก้าวหน้า (ผอ.ชี้แจงว่า ปัจจุบัน อำนาจอยู่ที่ กบร. อาจมีการมอบอำนาจให้ผอ.ต่อไป)

- ควรให้สายการบินหนึ่ง เช่า wet lease กับอีกสายการบินหนึ่งได้

21.....

- อยากให้มีการลงโทษ โดยตัดเดือน ภาคทัณฑ์

22. จันธิมา ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- ม. 52 ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บ อยากให้แบ่งให้ผู้จัดเก็บด้วย

- หน้า 91 ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตส่งหรือพาว์ดอันตราย มีแค่รายปี ไม่มีรายครั้ง

23. แสงชัย

- การต่ออายุใบอนุญาตให้ค้าขายในกิจการเดินอากาศ ต้องเข้า กบร. ทำให้ล่าช้า ขอให้มอบอำนาจให้ กพท.

- ม.79 อยากให้มีสิทธิ ยื่นคำขอได้ แม้ยังไม่ได้เพิกถอนอากาศยานต่างประเทศ

- หน้า 34 ประเทศไทย ให้ตัดคำว่า “ไทย” ออก

24. ประเสริฐ ป้อมป้องศึก

- น่าจะต้อง set เรื่องกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับความปลอดภัย ให้ กพท. รับผิดชอบทั้งหมด

- อำนาจของ กบร. ใน พรบ. กับ พรก. ไม่สอดคล้องกัน คือ กบร. ควรรับผิดชอบเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับเศรษฐกิจ เพราะเป็นเรื่องที่ต้องรับนโยบายจากรัฐบาล

- ผู้รับผิดชอบ ควรเป็ร รัฐมนตรี ไม่ใช่ กบร. ดดยให้ กบร. เป็นเพียง คณะกรรมการ ที่ให้คำแนะนำ (“ ให้รัฐมนตรี โดยคำแนะนำของกบร.”) เพื่อให้รัฐมนตรี เป็นผู้รับผิดชอบต่อสภา ถูกอภิปรายได้ เป็นการถูกตรวจสอบได้

- โครงสร้าง คุณสมบัติของผู้ที่จะมาเป็นกบร ควรเป็นรูปแบบทำงานประจำ กำหนดคุณสมบัติ กบร.น้อยไป แต่อำนาจเยอะไป
- civil penalty แพลกิต น่าจะเป็นเรื่องโทษทางปกครอง
- ขอบเขตของโทษ มีแต่ขั้นต่ำ ไม่มีขั้นสูง
- ต้องมีมาตรการ + กลไก อื่น ในการบังคับ นอกจากการกำหนดโทษทางอาญา การตัดเงินเดือน การอุทธรณ์
- อยากให้เรื่องความปลอดภัยทั้งหมด รวมอยู่ที่ กพท. มีอำนาจ ไม่ให้แยกย่อยไปอยู่ที่บุคคลอื่น
- ปรับ เนื้อหา แต่ละมาตรา สามารถทำให้รัดกุม กระชับ ได้
- ควรมีการเปรียบเทียบการรับฟังความคิดเห็น

25. กัปตันสินพ

- Non punitive Policy สามารถใส่ไว้ใน พรบ. ได้หรือไม่

26. ...

- แผนนิรภัยแห่งชาติ SSP ของหลายๆ ประเทศ
- แยกให้ออกระหว่าง วัตถุอันตราย กับ อาวุธ

27. เกียรติพล

- การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ ที่มาของหมวด 6 คำว่า ใบอนุญาต AOL หรือไม่ หรือหมายถึงไปไหน
- ม.176 เป็นเรื่องการออกใบอนุญาต AOL ให้สายการบินต่างชาติใช่หรือไม่ ถ้าออกให้ จะเก็บเงินค่าธรรมเนียมหรือไม่ จะออกให้กี่ปี (สิงคโปร์ให้ 5 ปี)
- การพิจารณาเรื่องค่าโดยสาร ควรให้เป็นอำนาจของ กบร. เพราะมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย
- ควรมีคำนิยามของคำว่า “ค่าโดยสาร” “การบริการพิเศษ” (ม.182)
- การกำกับดูแลการแข่งขัน ม.190 ยังนำมาไม่ครบ เพราะ ใน พรบ.การแข่งขันทางการค้า 2542 มี 3 เรื่อง คือ
 1. ห้ามฮั้วกัน
 2. ห้ามกีดกันไม่ให้เข้าแข่งขันทางการค้า
 3. ห้ามควบรวมกิจการที่จะทำให้เป็นการผูกขาด แต่ใน ม.190 มีเพียงข้อห้ามฮั้ว

- ม.191 เรื่อง code share ต้องขออย่างไร
- ม.192 antitrust immunity
- ม.187 ควรตัดคำว่า “กฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” เพราะกฎหมายดังกล่าว ไม่มี ประกันภัยบุคคลที่สาม
- ม. 188 วรรคสาม ไม่มีการบัญญัติ นิยาม ของคำว่า “คนพิการ”
- ม.188/1 การคุ้มครองสิทธิของผู้ด้อยสาร อยากรู้บังคับใช้กับสายการบินต่างประเทศด้วย

28. กัปตันสนอง

- ย้ำเรื่อง การลงโทษ จะทำให้ไม่มีการรายงาน
- ขอขยายระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น