

**สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น**  
**ร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. ....**  
**กระทรวงคมนาคม/สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย**

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานการปรับปรุงกฎหมายด้านการบิน ซึ่งประกอบด้วยรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจ ด้านการขนส่ง) เป็นประธาน และคณะทำงาน ประกอบด้วยผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรมท่าอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยคณะทำงาน ได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำมาตั้งแต่เดือนสิงหาคม - พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ซึ่งมีการประชุมรวมทั้งหมด ๕ ครั้ง เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... มีโครงสร้างและเนื้อหาสาระครบถ้วนถูกต้องสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งหลังจากคณะทำงานฯ ได้พิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... แล้วเสร็จแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๐ เรื่อง แนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติ มาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ และหลักเกณฑ์การตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ (Checklist) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงขอรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น ดังนี้

**๑. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น**

๑.๑ ใช้วิธีการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามลิงค์ <https://www.caat.or.th/th/archives/๒๕๓๙๕> ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

๑.๒ จัดให้มีการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ณ กระทรวงคมนาคม เพื่อทำความเข้าใจในบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... และรับฟังความคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงร่างฯ ให้เหมาะสมและมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

**๒. จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นในแต่ละครั้ง**

๒.๑ มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ ครั้ง ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เป็นต้นมา ซึ่งไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น

๒.๒ จัดสัมมนา ๑ ครั้ง เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ตั้งแต่เวลา ๐๘.๓๐น.-๑๓.๓๐ น.

**๓. พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น**

๓.๑ การรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์เปิดรับฟังความคิดเห็นเป็นการทั่วไป

๓.๒ การสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้แทนจากส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (กระทรวงคมนาคม สำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกา กองทัพอากาศ กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ การท่าอากาศยานอุตะเถา กองทัพเรือ ฯลฯ) และผู้แทนจากภาคอุตสาหกรรมการบิน ทั้งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและเอกชน ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

จำกัด โรงเรียนการบิน ผู้ประกอบการสายการบินและผู้ดำเนินงานสนามบินเอกชน ศูนย์เวชศาสตร์การบิน โรงพยาบาลเอกชน บริษัทผู้ผลิตอากาศยาน และส่วนประกอบของอากาศยานและหน่วยซ่อมอากาศยาน รวมทั้งผู้แทนสมาคมต่าง ๆ เช่น สมาคมนักบินไทย สมาคมอุตสาหกรรมการบินแห่งประเทศไทย สมาคมธุรกิจสายการบิน และสมาคมกีฬาทางอากาศและการบินแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ฯลฯ

#### ๔. ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น

รับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... ทั้งฉบับ ซึ่งมีหลักการเป็นการยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ทั้งฉบับ พร้อมทั้งยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการบินพลเรือนขึ้นใหม่ทั้งฉบับ เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้างและเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้าน ที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทย เป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึง ฐานอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติในหลายประการที่เป็นไป ตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization-ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme-USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้าน กฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ฉะนั้น จึงต้องกำหนดบทบัญญัติของ กฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนา ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และ การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามพันธกรณีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและ เพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้สมควรยกเลิกประกาศ ของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และ กำหนดบทบัญญัติในการกำกับ ดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

#### ๕. ข้อคัดค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องในแต่ละประเด็นและคำชี้แจง เหตุผลรายประเด็น

ผู้เข้าร่วมสัมมนาไม่มีข้อคัดค้านในหลักการของร่างพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติ การบินพลเรือน พ.ศ. .... แต่มีความคิดเห็นในบางประเด็นและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงในแต่ละประเด็น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>โครงสร้าง รูปแบบ ขอบเขตการใช้บังคับ คำนิยาม ฐานอำนาจของ ผอ. กพท.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ให้จัดหมวด หรือเรียงลำดับคำนิยาม ในมาตรา ๔ โดยอาจเรียงตามประเภท หรือตามตัวอักษร</li> <li>- ต้องแยกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทหารออกไปจาก พ.ร.บ. นี้</li> <li>- โครงสร้างกฎหมาย กรณีเมื่อเกิดเหตุ ทหารจะเป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจัดการในเหตุการณ์ต่างๆ ภายใต้ พ.ร.บ. นี้หรือไม่ เช่น กรณีสลัดอากาศ (Hijack) ทหารหรือมีอำนาจจัดการตาม พ.ร.บ.อื่น</li> <li>- ในส่วนของภัยคุกคาม กับ secure air space ควรแยกออกจากกัน</li> <li>- กฎหมายต่างประเทศ จะแยก annex กับ ตัวกฎหมายออกจากกัน แต่ พ.ร.บ. นำเอา annex มาบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งใน พ.ร.บ.</li> <li>- การสะกดคำในร่าง ฯ ยังมีจุดบกพร่อง เช่น หน้า ๖</li> <li>- แบบบัตรเจ้าหน้าที่ ต้องระบุ ใน พ.ร.บ. หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนทราบ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- จะนำคำนิยามไปจัดเรียงตามตัวอักษร</li> <li>- พ.ร.บ. นี้ไม่รวมการบินของทหาร</li> <li>- มี พ.ร.บ. การปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๓</li> <li>- ใน พ.ร.บ. นี้มีเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งออกตามภาคผนวก ๑๗ ของอนุสัญญาฯ</li> <li>- ไม่ได้นำภาคผนวก ๑๑ มาใส่ใน พ.ร.บ. เพราะจะมีรายละเอียดมากเพียงแต่กำหนดฐานอำนาจให้ครอบคลุมทุก Annex</li> <li>- รับไปปรับปรุงแก้ไข</li> <li>- รูปแบบบัตรจะออกเป็นกฎหมายลำดับรองต่อไป</li></ul>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"><li>- ร่าง พ.ร.บ. นี้ไม่กล่าวถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ให้ชัดเจนเหมือน พ.ร.บ. เก่า</li><li>- ตามร่าง พรบ. นี้ไม่มีการกำหนดเรื่องพิทักษ์อากาศยานในระหว่างทำการบิน เช่น กำหนดเกี่ยวกับการใช้โดรน บั้งไฟ หรือ โคม ให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยาน เป็นต้น แม้ในปัจจุบันมีมาตรา ๔๔ กำหนดเกี่ยวกับเรื่องบั้งไฟ แต่ก็ไม่ครอบคลุม</li><li>- โครงสร้างภาพรวม ครอบคลุมหรือไม่ เห็นว่ายังขาดส่วนหมวดการฝึกอบรม ไม่ว่าจะเป็นอย่าง หรือ ATC</li><li>- เสนอให้กพท. รับผิดชอบ และมีอำนาจในการออกกฎระเบียบ เกี่ยวกับความปลอดภัย ทั้งหมด</li><li>- เสนอให้มีการขยายกำหนดเวลาตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ร่างพ.ร.บ. นี้กำหนดอำนาจหน้าที่ชัดเจนขึ้นกว่า พ.ร.บ.เก่า</li><li>- การพิทักษ์อากาศยานอยู่ในหมวดสอบสวน อุบัติเหตุ ส่วนเรื่องการทำการบินโดรน บั้งไฟ อยู่ในหมวดสนามบิน</li><li>- กำหนดเป็นสถาบันฝึกอบรมด้านการบินในหมวดผู้ประจำหน้าที่</li><li>- เป็นอำนาจของ ผอ.กพท.</li><li>- ไม่สามารถขยายเวลาออกไปได้เนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐบาล</li></ul>
<p><b>มาตรา ๖</b> พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานราชการและการเดินอากาศของอากาศยานราชการทหาร ตำรวจ ศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักข่าวกรอง และราชการอื่นตามที่กำหนด</p>	<p>- มาตรา ๖ ควรกำหนดให้เอื้อ หรือผ่อนผัน หลักเกณฑ์ต่อการกีฬาทางอากาศ โดยการแยกอากาศยานทางกีฬาออกจากอากาศยานภายใต้ พ.ร.บ. นี้ และขอให้กำหนดนิยาม “อากาศยานทางกีฬา” ไว้ในมาตรา ๔ ให้ชัดเจน</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- สามารถไปกำหนดในกฎหมายลำดับรองต่อไปได้</li></ul>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>ในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตาม มาตรา .. และการปฏิบัติตามกฎจราจรทาง อากาศตามมาตรา .. และมาตรา .. ให้เป็นไป ตาม ที่ ก า ห น ด ใน พ ร ะ ร าช บ ัญ ญ ู ตี นี้ พระราชบัญญัตินี้จะไม่จำกัดสิทธิทำ การหรือเอกสิทธิ์ของอากาศยานราชการ ต่างประเทศใด ๆ รวมตลอดจนเจ้าหน้าที่และ ลูกเรือของอากาศยานราชการต่างประเทศนี้</p>		
<p><b>หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อำนาจของ กบร. ใน พรบ. กับ พรก. ไม่สอดคล้องกัน คือ กบร. ควรรับผิดชอบเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับเศรษฐกิจ เพราะเป็น เรื่องที่ต้องรับนโยบายจากรัฐบาล</li> <li>- ผู้รับผิดชอบในการออกนโยบายสำคัญๆ ควรเป็นรัฐมนตรี ไม่ใช่ กบร. กบร. ควรเป็นเพียงคณะกรรมการที่ให้คำแนะนำแก่ รัฐมนตรี</li> <li>- อำนาจของ กบร. กว้างขวางเกินไป และการทำงานของ กบร. ควรเป็นรูปแบบการทำงานประจำ การประชุมเดือนละหนึ่งถึง สองครั้ง เห็นว่าน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับอำนาจที่ได้รับ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ใน พ.ร.ก. เป็นคณะกรรมการกำกับ กพท. ไม่ใช่ กบร. เป็นคนละชุดกัน</li> <li>- กระทรวงคมนาคมต้องการวางรูปแบบให้ กบร. เป็นผู้กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของ ประเทศ</li> <li>- อำนาจ กบร. เพิ่มมากขึ้นกว่า พ.ร.บ.เดิม ในด้าน การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ โดยไม่สามารถเป็น กรรมการประจำได้เพราะมีข้อจำกัดในหลายด้าน</li> </ul>
<p><b>มาตรา ๕๒</b> ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจ ในการออกกฎระเบียบในการดำเนินการกับ สิน ค้า อ น ต ร า ย หรือ วั ต ถุ อ น ต ร า ย ดังต่อไปนี้...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าอันตราย หรือวัตถุอันตราย อยากให้แบ่งให้ผู้จัดเก็บด้วย</li> <li>- เสนอให้กำหนดบทบัญญัติให้ชัดเจนเพื่อแยกความแตกต่าง ระหว่าง “วัตถุอันตราย” กับ “อาวุธ”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับไปพิจารณา</li> <li>-รับไปพิจารณา</li> </ul>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>ห้ามมิให้บุคคลใดรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตราย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p><b>หน้า ๙๑ หัวข้ออัตราค่าธรรมเนียม</b></p> <p>(๑) ใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยาน ฉบับละ ๑๐,๐๐๐ บาท</p>	<p>- เห็นว่าอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายมีแค่ระบุเพียงรายปี ควรจะมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นรายครั้งรายครั้ง</p>	<p>- รับไปพิจารณา</p>
<p><b>มาตรา ๗๙ วรรคสอง</b> อากาศยานทะเบียนของรัฐต่างประเทศจำไม่ได้รับอนุญาตให้ยื่นคำขอจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าทะเบียนอากาศยานของรัฐต่างประเทศนั้นจะถูกเพิกถอนแล้ว</p>	<p>- อยากให้มีสิทธิ ยื่นคำขอได้ แม้ยังไม่ได้เพิกถอนอากาศยานต่างประเทศ</p>	<p>- ขัดกับหลักการของอนุสัญญาชิคาโก ไม่สามารถทำได้</p>
<p><b>มาตรา ๑๑๗ ...</b>ทั้งนี้ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของต่างประเทศไทยดังกล่าว ต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา</p>	<p>- ประเทศไทย ให้ตัดคำว่า “ไทย”</p>	<p>- เห็นด้วย</p>
<p><b>หมวด ๒ ส่วนที่ ๓ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย</b></p>	<p>- แผนนิรภัยแห่งชาติ SSP ของหลายๆ ประเทศ ตามหลักการด้านความปลอดภัยส่วนใหญ่จะไม่กำหนดโทษ กรณีผู้ปฏิบัติหน้าที่ใช้ดุลยพินิจในสภาวะนั้นๆ เพื่อความปลอดภัยอย่างเต็ม</p>	<p>- ตาม Model Law มีการกำหนดโทษ และแผนนิรภัยแห่งชาติ มีศักดิ์เป็นกฎหมายลำดับรองอย่างหนึ่งซึ่งต้องมีการบังคับใช้ หากมีการฝ่าฝืน</p>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
	ความสามารถแล้ว จึงอยากเสนอให้กำหนดมาตรการไปในแนวทางปลูกจิตสำนึกของผู้ปฏิบัติหน้าที่ มากกว่ากำหนดมาตรการการลงโทษ	
<p><b>หมวด ๒ ส่วนที่ ๖ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ</b></p> <p><b>มาตรา ๑๗๖</b> ห้ามมิให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์มายังหรือออกจากประเทศไทย เว้นแต่จะมีใบอนุญาตที่มีผลใช้บังคับอยู่ซึ่งออกให้โดยคณะกรรมการการบินพลเรือน และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้...</p> <p><b>มาตรา ๑๘๒</b> ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ประสงค์จะเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารสูงกว่าอัตราสูงสุดตามมาตรา ... โดยจัดให้มีการบริการพิเศษให้ขออนุญาตจากคณะกรรมการการบินพลเรือน...</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การต่ออายุใบอนุญาตให้ค้าขายในกิจการเดินอากาศ ต้องเข้า กพร. ทำให้ล่าช้า เสนอให้เป็นอำนาจของ กพท. แทน</li><li>- ในส่วนที่ ๖ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ ที่มาของหมวด ๖ คำว่า “คำว่าใบอนุญาต” ใช้ใบอนุญาต AOL ใช้หรือไม่</li><li>- บทบัญญัติในมาตรานี้เป็นเรื่องการออกใบอนุญาต AOL ให้สายการบินต่างชาติใช้หรือไม่ ถ้าใช่ จะดำเนินการเก็บเงินค่าธรรมเนียมหรือไม่ ระยะเวลาของใบอนุญาตดังกล่าวนานเท่าใด (อาทิ ประเทศสิงคโปร์กำหนดเป็นระยะเวลา ๕ ปี)</li><li>- เสนอให้เรื่องเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นอำนาจของ กพร. เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- กพท. เห็นว่าอำนาจนี้ควรเป็นของ รวค. หรือ กพร.</li><li>- เป็นคำรวม ซึ่งมีความหมายมากกว่า AOL</li><li>- ต้องการเก็บค่าธรรมเนียม</li><li>- รับไปพิจารณา</li></ul>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p><b>มาตรา ๑๘๗</b> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ต้องจัดให้มีการประกันภัยจากผู้ประกอบกิจการประกันภัยตามกฎหมายเพื่อชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของคนโดยสาร หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานจากการดำเนินการตามใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ</p> <p><b>มาตรา ๑๘๘</b> วรรคสาม ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์จะปฏิเสธรับขนคนพิการมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีตามวรรคสองหรือตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p><b>มาตรา ๑๘๘/๑</b> เพื่อประโยชน์และเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อ</p>	<p>- เสนอให้มีการเพิ่มเติมนิยามของคำว่า “ค่าโดยสาร” และ “การบริการพิเศษ”</p> <p>- เสนอให้ตัดคำว่า “กฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ” เนื่องจากกฎหมายดังกล่าว ไม่มีการกล่าวถึงประกันภัยบุคคลที่สาม</p> <p>- เสนอให้มีการเพิ่มเติมนิยามของคำว่า “คนพิการ”</p> <p>- เสนอให้การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ครอบคลุมถึงสายการบินต่างประเทศด้วย</p>	<p>- รับไปพิจารณา</p> <p>- รับไปพิจารณา</p> <p>- ใช้นิยามตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้พิการฯ</p> <p>- ครอบคลุมถึงเส้นทางต่างประเทศและสายการบินต่างประเทศด้วย ทั้งนี้ กพท. กำลังดำเนินการออกกฎหมายลำดับรองในเรื่องนี้</p>



ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>การพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศที่ทำการบินมายังหรือออกจากประเทศไทยปฏิบัติในกรณีปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระมาถึงช้าหรือสูญหายหรือเสียหาย</p> <p><b>มาตรา ๑๙๐</b> ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ทำความตกลงที่มีสาระเป็นการกำหนดวิธีการแข่งขันทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรมหรือมีข้อจำกัดการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีที่กระทบต่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการเกินสมควร เว้นแต่จะเป็นกรณีที่บัญญัติไว้ในมาตรา...</p> <p><b>มาตรา ๑๙๑</b> เพื่อประโยชน์สาธารณะให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจให้ความเห็นชอบในข้อตกลงดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ความตกลงระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศด้วยกัน ที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารหรือของที่ให้บริการระหว่างจุดภายในราชอาณาจักร ...</p> <p>(๒) ความตกลงระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศด้วยกัน หรือ</p>	<p>- การกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้ายังไม่สมบูรณ์ เนื่องจาก พรบ.การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๕๒ มี ๓ เรื่อง คือ</p> <p>๑. ห้ามทำความตกลงที่มีสาระเป็นการกำหนดวิธีการแข่งขันทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรม ๒.ห้ามกีดกันไม่ให้เข้าแข่งขันทางการค้า ๓. ห้ามควบรวมกิจการที่จะทำให้เป็นการผูกขาด แต่บทบัญญัตินี้บัญญัติเพียงความตกลงที่มีสาระเป็นการกำหนดวิธีการแข่งขันทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรมเท่านั้น</p> <p>- รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Codeshare Flight) มีกระบวนการยื่นคำขออย่างไร</p>	<p>- ในการปฏิบัติควรต้องมีการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดและขอบเขตที่ชัดเจนขึ้น</p> <p>- ชี้แจงขั้นตอนการยื่นคำขอ</p>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>ระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์อื่น ที่เกี่ยวกับการส่งต่อคนตดยสารหรือของอัตราค่าโดยสารหรือค่าระวาง ...</p>		
<p><b>หมวด ๓ การสอบสวนอุบัติเหตุ</b>  <b>มาตรา ๑๘</b> เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักร หรืออากาศยานซึ่งจดทะเบียนในไทยนอกราชอาณาจักร ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานเจ้าของอากาศยาน ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ หน่วยซ่อม หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินแจ้งต่อ ก.ส.อ. หรือผู้ซึ่ง ก.ส.อ. มอบหมายโดยไม่ชักช้า ตามที่กำหนดไว้ใน<u>ข้อบังคับ ก.ส.อ. ให้ ก.ส.อ. ประกาศหลักเกณฑ์วิธีการรับแจ้งและการพิจารณาเหตุการณ์ที่ได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่ง</u></p>	<p>วิธีการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุไม่ชัดเจน</p>	<p>- ในการปฏิบัติต้องมีการออกกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดและขั้นตอนในการปฏิบัติ</p>
<p><b>ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</b>          มาตรา ๑๓๕ ในกรณีที่ผู้อำนวยการเห็นว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศทำการบินมายังหรือออกจากราชอาณาจักรมีการ</p>	<p>- ไม่มีเรื่องการตรวจสอบในกรณีสายการบินต่างประเทศ ของประเทศที่ถูกลดชั้น (downgrade)</p>	<p>- เป็นไปตามร่างมาตรา ๑๓๕</p>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>ปฏิบัติการด้านการบินหรือการบำรุงรักษาต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา และอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศหยุดดำเนินการทั้งหมดหรือบางส่วน</p> <p>มาตรา ๑๒๙ ไบร่รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้มีอายุไม่เกิน ๑๐ ปี ทั้งนี้ ตามกฎระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทและขนาดของธุรกิจ</p> <p>หน้า ๙๒ อัตราค่าธรรมเนียม (๒๙) ไบร่รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ฉบับละ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</p>	<p>- ไบร่รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) มีกำหนดเวลา ๑๐ ปี นานเกินไปหรือไม่ อาจแบ่งเป็นระยะเวลาสั้นลงและค่าไบร่อนุญาตต่อครั้งน้อยลงตามสัดส่วน</p>	<p>- เป็นการกำหนดอายุชั้นสูงไว้ซึ่งในทางปฏิบัติ ผอ.กพท. อาจกำหนดอายุไว้ต่ำกว่าสิบปีก็ได้</p>
<p><b>หมวด ๖ สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</b></p>	<p>- คำว่า “ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” กับ คำว่า “ผู้ได้รับไบร่รับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” เป็นบุคคลเดียวกันหรือไม่ เนื่องจากมีข้อแตกต่างอยู่ เช่น ผู้ได้รับไบร่รับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องยื่นคำขอตามที่ กพท. กำหนด</p> <p>- ตามมาตรา ๑๕๔ กำหนดว่าห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินงานสนามบินสาธารณะเว้นแต่ จะมีแผนรักษาความปลอดภัย หมายความว่าต้องมีแผนก่อน หรือยื่นขออนุญาตก่อน</p>	<p>- เป็นคนเดียวกัน แต่เขียนต่างกันในเชิงหน้าที่</p> <p>- ผู้ขอใหม่ต้องมีแผน แต่หากเป็นสนามบินที่เปิดให้บริการอยู่แล้วสามารถใช้บทเฉพาะกาล และยื่นแผนมาภายหลังได้</p>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
	<p>- มาตรา ๑๖๒ วรรคแรก เรื่องการขนส่งหรือครอบครองอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟภายในสนามบิน กำหนดว่าต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าหน้าที่ หมายถึงบุคคลใด</p> <p>- มาตรา ๑๖๒ วรรคสอง ระบุว่า ผู้ดำเนินสนามบินสาธารณะ ต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นไม่ได้ขนอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟภายในสนามบิน เว้นได้รับอนุญาตจาก ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตรงจุดนี้น่าจะขออนุญาตจาก เจ้าหน้าที่เหมือนตามวรรคแรกหรือไม่ หรือว่าเป็นคนละคนกัน จึงเกิดข้อสงสัยว่า การอนุญาตในวรรคหนึ่งกับวรรคสองใคร เป็นผู้ให้อำนาจอนุญาต</p> <p>- มาตรา ๑๕๒ เรื่องการเรียกเก็บค่าบริการ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาความปลอดภัย อันนี้เก็บให้ผู้ใช้ และตามวรรคสอง ข้อบังคับนี้กำหนดเรียกเก็บค่าบริการผ่าน ซึ่งควรเป็นสนามบิน หรือไม่ และสุดท้ายตามวรรคท้าย เหตุใดจึงกำหนดให้เก็บเพื่อ เป็นค่าใช้จ่ายของสำนักงาน หมายความว่า เป็นรายได้ของ สำนักงานหรือไม่</p>	<p>- เจ้าหน้าที่คือ ผอ.กพท. หรือผู้ได้รับการแต่งตั้งจาก ผอ.กพท.</p> <p>- เป็นหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองในการดูแล และ ผู้ดำเนินการสนามบินต้องเป็นผู้อนุญาตการขนหรือ มีภายในสนามบิน</p> <p>- หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมนี้ รายได้จะเข้าสู่ กพท. เพื่อเป็นงบประมาณที่ใช้ในงานด้านการกำกับ ดูแลรักษาความปลอดภัยต่อไป</p>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>หมวด ๖ ฐานความผิดและบทกำหนดโทษ</p> <p>ฐานความผิดและอัตราโทษทางแพ่ง ตารางที่ ๒ บทลงโทษที่แนะนำ (หน้า ๙๙ ข้อ ๙)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- เมื่อเทียบกับ ICAO แล้วหลักการลงโทษผู้ปฏิบัติงานขัดกับหลักการความปลอดภัย การลงโทษจะทำให้ไม่มีการรายงาน</li><li>- ประเทศที่เจริญแล้วจะไม่มีการลงโทษ หากเกิดจากการพลั้งเผลอ</li><li>- มาตรการลงโทษนักบินอาจกระทบต่อระบบ reporting culture</li><li>- ความผิดที่กฎหมายบัญญัติ กับ ความผิดในตัวเอง อยากรให้แยกประเภทความผิดและดูโทษปรับให้เหมาะสมกับแต่ละความผิด</li><li>- Civil Penalty ที่แปลว่าโทษทางแพ่ง นั้นน่าจะแปลผิดในบริบทของประเทศไทยน่าจะเป็นเรื่องโทษทางปกครอง</li><li>- การลงโทษจะขัดกับ report culture ไม่ควรใช้ judge culture เช่น หน้า ๙๙ ข้อ ๙</li><li>- เห็นว่า ร่าง พรบ. ฉบับนี้ในส่วนตารางที่ ๒ บทลงโทษไม่เหมาะสม ทำให้ไม่เหมาะกับการดำเนินกิจการด้านการบิน</li><li>- ควรกำหนดมาตรการ และกลไกอื่นๆ ในการบังคับ นอกจากการกำหนดโทษทางอาญา อาทิ การตักเตือน และการอุทธรณ์ เป็นต้น</li><li>- นโยบายไม่กำหนดโทษ (Non Punitive Policy) สามารถบัญญัติไว้ใน พรบ. ได้หรือไม่</li><li>- เรื่องความผิดเกี่ยวกับการนำอากาศยานลง เช่น ลงสนามบินที่ไม่ใช่จุดหมายปลายทาง หรือ นำอากาศยานลงสู่พื้นด้วยน้ำหนักเกิน ในเรื่องนี้มีแนวการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยอยู่</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- บทกำหนดโทษทั้งทางแพ่งและทางอาญามาตร้า พ.ร.บ. ฉบับนี้ นำมาจาก Model Law ของ ICAO และ FAA ซึ่งตรงกับแนวทางการตรวจสอบการกำกับดูแลของ ICAO ตามโครงการ USAOP และ USAP ซึ่งต้องมีมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย กฎระเบียบ ต่อผู้ฝ่าฝืนด้วย (CE-๘)</li><li>- เป็นโทษปรับทางการเงิน FAA ใช้คำว่า “Monetary Penalty”</li></ul>

ประเด็นและมาตราที่เกี่ยวข้อง	ความเห็น	คำชี้แจง
<p>- ตารางที่ ๒ บทลงโทษที่แนะนำ ข้อ ๙ อากาศยานกำลังบินลง</p>	<p>แล้ว ดังนั้น จึงไม่ควรนำหลักเพ่งโทษมาใช้บุคคลากร เพราะมีได้หลายเหตุ อาจมาจาก ความผิดพลาดของมนุษย์ (Human error) ซึ่งอาจเกิดได้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-ขอให้แยกส่วนโทษทางแพ่งมาเป็นกฎหมายลำดับรอง เพื่ออำนวยความสะดวกในการปรับเปลี่ยน แต่เฉพาะโทษส่วนสำคัญๆ ให้กำหนดในระดับพระราชบัญญัติ</li><li>-ควรพิจารณาเรื่องเทคนิคประกอบการกำหนดบทลงโทษ และในส่วนบทลงโทษนี้มีแนวคิดมาจากที่ใด</li><li>- ในกรณีที่มีการสอบสวน ย่อมมีผลกระทบต่อการใช้งานของเจ้าหน้าที่ กรณีนี้มีวิธีการบริหารจัดการอย่างไร</li><li>- ประสงค์ให้มีการลงโทษ โดยการตักเตือน ภาคทัณฑ์</li><li>- ควรปรับแก้ถ้อยคำให้เข้าใจง่าย และขอให้ตรวจสอบเรื่อง technical landing ให้สอดคล้องกับบทกำหนดโทษ อยากรให้สมาคมนักบินที่มีความรู้ด้านนี้มีส่วนร่วมในการร่าง</li><li>- ขอให้ตรวจสอบเรื่อง technical landing ให้เหมาะสมกับบทกำหนดโทษ และอัตราโทษไม่เหมาะสม เช่น overweight landing โทษสูงกว่า hard landing เป็นต้น</li><li>- ตั้งข้อสังเกตว่า หากมีการกำหนดฐานความผิดและอัตราโทษตามร่างฯ จะทำให้ผู้ปฏิบัติไม่รายงานการกระทำผิดที่เกิดขึ้น</li><li>- เสนอให้มีระเบียบกพท. สอบสวนการกระทำผิดเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการลงโทษ</li></ul>	<p>สำหรับประเด็นนี้ ผอ.กพท. ได้อธิบายหลักกฎหมายอาญาแล้วว่า ผู้ต้องรับผิดตาม พรบ. นี้ ต้องมีการกระทำผิดโดยเจตนาเท่านั้น ดังนั้น ในส่วนความผิดพลาดของมนุษย์ จึงไม่ต้องรับผิด และหากกฎหมายประสงค์จะให้รับผิดเพราะประมาทเล็กน้อยก็จะกำหนดไว้ชัดเจน ว่ารับผิดหากทำโดยประมาทเล็กน้อย ตรงจุดนี้ต้องมีกระบวนการสอบสวนหาสาเหตุ</p>

**๖. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย**

หลังจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้นำความคิดเห็นบางประเด็นที่เห็นว่าถูกต้องเหมาะสมมาพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... ให้สอดคล้องกับความคิดเห็นดังกล่าวก่อนเสนอต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีตามลำดับ

-----





