

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ([www.caat.or.th](http://www.caat.or.th)) ระหว่างวันที่ 26 มิถุนายน 2566 ถึงวันที่ 10 กรกฎาคม 2566 รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น 15 วัน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ดำเนินการงานสนามบิน รวม 17 ราย สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p><b>ประเด็นที่ 1</b></p> <p>การกำหนดให้ผลการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีอายุคราวละ 3 ปี</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ไม่เหมาะสม เนื่องจากได้สอบผ่านความรู้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะแล้ว และควรใช้ได้จนหมดวาระการดำรงตำแหน่ง</li> <li>2. เห็นควรแก้ไขให้ผู้ผ่านการทดสอบเกินกว่า 3 ปี แล้ว ไม่ควรหมดอายุ โดยหลักการ การออกกระเปียบถ้าเป็นคุณประโยชน์สามารถทำได้ แต่ถ้าเป็นโทษออกย้อนหลังไม่สามารถทำได้</li> <li>3. ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ผู้ดำเนินงานสนามบินอาจได้รับผลกระทบต่อการจัดเตรียมบุคลากรในการเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ซึ่งช่วงเวลาที่ กพท. ดำเนินการจัดทดสอบอาจไม่สอดคล้องกับช่วงเวลาการแต่งตั้งผู้จัดการฯ ของสนามบิน</li> <li>4. การทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะใหม่มีผลต่อการจัดเตรียมคนที่ จะขึ้นมาดำรงตำแหน่งผู้จัดการสนามบิน เนื่องจากปัจจุบันองค์กรมีผู้ที่ผ่านการทดสอบจำนวนน้อย อาจส่งผลต่อการดำเนินงานสนามบินในการสำรองและเตรียมความพร้อมของบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งผู้อำนวยการท่าฯ ที่มีอยู่จำนวนหลายท่าอากาศยาน</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. เหตุผลในการกำหนดอายุผลการทดสอบกำหนดเพื่อให้ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้ดำเนินการสนามบินให้เป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีความรู้ที่เป็นปัจจุบันในขณะที่ได้รับการแต่งตั้ง การกำหนดอายุผลการทดสอบจึงเป็นกลไกที่นำมาใช้เพื่อยืนยันในเบื้องต้นว่าในวันที่ผู้ที่มีผลการทดสอบได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะยังมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดในเรื่องความรู้ที่ยังเป็นปัจจุบัน โดยไม่กระทบถึงผู้ที่เคยได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะไปแล้ว เนื่องจากถือว่าผ่านการพิจารณาคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว แต่ต่อมาหน่วยงานได้มีการปรับเปลี่ยนหรือย้ายไปดำรงตำแหน่งอื่น แต่ต่อมากลับมาเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะก็ไม่ต้องเข้ารับการทดสอบใหม่</li> <li>2. การกำหนดอายุของผลการทดสอบให้มีอายุ 3 ปี มาจากหลักคิดพื้นฐานจากรอบระยะเวลาการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบประกอบการในการฝึกอบรมหลักสูตรด้านการบินจะมีการ</li> </ol>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>5. การทดสอบอาจไม่สะท้อนในเรื่องของคุณสมบัติของผู้เป็นผู้จัดการ สนามบินสาธารณะ ประกอบกับปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์อ้างอิงที่เป็นมาตรฐานหรือข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติของ ICAO กำหนดไว้ ซึ่งผู้จัดการสนามบินสาธารณะควรมีความเข้าใจและจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (Safety Mind) และเข้าใจระบบที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เช่น ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System) มากกว่ารายละเอียดเชิงเทคนิคเฉพาะ รวมถึงต้องมีคุณสมบัติบริหารจัดการสนามบินหรือองค์กรในภาพรวมเพื่อให้สามารถบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนโดยมีมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน เป็นไปตามที่รัฐกำหนดได้</p> <p>6. เห็นควรแก้ไข เนื่องจากสนามบินมีความเห็นว่ารัฐอาจใช้แนวทางการอบรมทบทวนความรู้ให้เป็นปัจจุบัน ตามแนวทางของรัฐ ซึ่งรัฐจะสามารถกำหนดความรู้ความเข้าใจ และไม่กระทบกับการดำเนินงานสนามบินของประเทศ</p> <p>7. ควรพิจารณาจัดอบรมทบทวนให้ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อกำหนด ข้อบังคับและกฎหมายทางการบินที่เป็นปัจจุบันแก่ผู้ที่เคยสอบผ่านผู้จัดการสนามบินแทนการทดสอบใหม่ เพื่อเป็นการทบทวนความรู้ ความเข้าใจในการกำกับดูแลในการนำมาบริหารจัดการตามวัตถุประสงค์ที่รัฐกำหนดได้โดยตรง ซึ่งอาจเป็นการอบรมโดย กพท. หรือ กพท. รับรองหลักสูตรของหน่วยงานอื่นก็ได้ตามความเหมาะสม</p>	<p>อบรม recurrent ทุก ๆ 2 ปี โดยกรณีที่มีความคิดเห็นว่าการกำหนดให้มีอายุ 1-2 ปี อายุ 5 ปี และอายุ 10 ปี เมื่อพิจารณาเหตุผลที่อ้างแล้ว กพท. เห็นว่า อายุ 1 ปีเป็นระยะเวลาที่สั้นเกินไปไม่สอดคล้องกับรอบการปรับปรุงกฎระเบียบมาตรฐาน ส่วนการกำหนดอายุ 5 ปี หรือ 10 ปี มีการอ้างอิงเหตุผลในเรื่องการเตรียมบุคลากรเพื่อแต่งตั้งเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะ วาระการดำรงตำแหน่งของผู้จัดการสนามบินสาธารณะในแต่ละสนามบิน การจัดสรรงบประมาณของหน่วยงานในการเข้ารับการทดสอบ เป็นเรื่องการบริหารจัดการภายในของสนามบิน ซึ่งผู้ดำเนินการสนามบินแต่ละรายมีแนวทางการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ดังนั้น กพท. จึงเห็นว่าการกำหนดอายุผลการทดสอบฯ ให้มีอายุ 3 ปี เป็นระยะเวลาที่เหมาะสมไม่น้อยหรือมากเกินไป สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของระเบียบฯ ที่ต้องการให้คงความรู้ที่เป็นปัจจุบันในช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องเตรียมการ วางแผน และบริการจัดการภายในในเรื่องบุคลากรของหน่วยงาน รวมถึงงบประมาณเพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาดังกล่าวนอกจากนี้ หลักกฎหมายไม่มีผลย้อนหลังเป็นโทษแก่บุคคลนั้น เป็นหลักที่ใช้ในกรณีที่ของโทษทางอาญาว่าบุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ซึ่งกรณีการกำหนดอายุ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>8. ไม่เหมาะสม เนื่องจากเจ้าหน้าที่สนามบินอาจมีการโยกย้าย ทำให้ อาจไม่มีเวลาเดินทาง</p> <p>9. เห็นควรแก้ไขให้ กพท. แจ้งกำหนดการก่อนสอบให้มีเวลามากขึ้น</p> <p>10. เห็นควรแก้ไข เป็นทุก 1 หรือ 2 ปี เนื่องจากผู้จัดการสนามบินซึ่งคือ ตัวแทนของผู้ดำเนินการสนามบินในการกำกับดูแลผู้ให้บริการ/ ผู้ประกอบการทั้งหมดในสนามบินตามข้อกำหนด กพท. 37 ข้อ 13 และต้องรับผิดชอบความปลอดภัยของสาธารณะรวมถึงความมี ประสิทธิภาพของการขนส่งทางอากาศในขอบเขตที่ตนเองรับผิดชอบ ซึ่งมีมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากและมาตรฐานต่าง ๆ เหล่านั้น มีการทบทวนจาก ICAO และรัฐอยู่เสมอดังนั้นผู้จัดการสนามบินจะต้อง มีองค์ความรู้ที่ทันสมัยและมีความปลอดภัยอย่างเพียงพอ หากมี เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ต่อสาธารณะ อันเนื่องมาจากความบกพร่อง ของผู้จัดการสนามบิน อาจทำให้ผู้ใช้บริการไม่มั่นใจในการกำกับดูแล ของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องเช่นกัน</p> <p>11. เห็นควรแก้ไขให้มีอายุคราวละ 5 ปี เพื่อเหมาะสมกับระยะเวลา วาระในการดำรงตำแหน่ง และการขอจัดสรรงบประมาณในการจัด ให้มีการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบิน เมื่อครบกำหนด ใช้กระบวนการอบรมทบทวนความรู้จาก กพท. แทนการสอบใหม่</p> <p>12. ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ระยะเวลาสั้นเกินไป</p> <p>13. ควรแก้ไขเป็น 10 ปี และอบรมทบทวนทุก 5 ปี</p> <p>14. ไม่เหมาะสม เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการได้รับใบรับรอง สนามบินสาธารณะในสังกัดกรมท่าอากาศยานไม่สัมพันธ์กับระยะเวลา การยื่นใบอนุญาตผู้จัดการสนามบิน ระยะเวลา 3 ปี สั้นเกินไป และ ข้อมูลองค์ความรู้ต่าง ๆ ด้านการบิน ส่วนใหญ่มีความเป็นมาตรฐาน</p>	<p>ของผลการทดสอบมิใช่โทษในทางอาญา และเป็นการ ดำเนินการเพื่อปรับมาตรฐานของผู้เข้ารับการทดสอบ ความรู้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะให้เป็นไปภายใต้ มาตรฐานเดียวกัน รวมถึงได้มีการกำหนดบทเฉพาะกาลไว้ ในกรณีนี้แล้ว</p> <p>3. และ 4. กพท. มีการแจ้งกำหนดการทดสอบล่วงหน้า โดยปกติจะมีการประกาศกำหนดการจัดการทดสอบ 2 ครั้ง/ปี และในกรณีที่มีความจำเป็นผู้ดำเนินการสนามบิน สามารถแจ้งขอให้ กพท. ดำเนินการจัดการทดสอบรอบ พิเศษได้ โดยภายในอายุ 3 ปี ของผลการทดสอบ ผู้ดำเนินการสนามบินสามารถพิจารณาผู้ที่ผ่านมาทดสอบ เพื่อแต่งตั้งเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะตามรอบ ระยะเวลาการแต่งตั้งของแต่ละสนามบินได้ ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการสนามบินควรต้องมีการวางแผนในการพัฒนา และจัดเตรียมบุคลากรของตนในการขึ้นดำรงตำแหน่ง ผู้จัดการสนามบิน</p> <p>5., 6. และ 7. ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 88 ว่าด้วยความรู้ และความชำนาญของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ข้อ 2 กำหนดให้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะต้องมีความรู้โดยสำเร็จ การศึกษาหรือผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่อธิบดี กรมการขนส่งทางบก หรือผ่านการทดสอบจาก กรมการขนส่งทางบก หรือผ่านการทดสอบจาก กรมการขนส่งทางบก จึงเห็นได้ว่าแนวทางในการพิจารณา คุณสมบัติของผู้จัดการสนามบินสาธารณะในเรื่องความรู้มา จาก 2 วิธีการ คือ 1. สำเร็จการศึกษาหรือผ่านการฝึกอบรม</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>หลักปฏิบัติและข้อกำหนดที่ชัดเจน มิได้มีการเปลี่ยนแปลงไปมาในระยะเวลาอันสั้น 3 ปี</p> <p>15. ควรแก้ไขให้มีอายุคราวละ 6 ปี</p> <p>16. เหมาะสม เนื่องจากเพื่อทดสอบความรู้ความสามารถ ข้อมูลข่าวสารใหม่ ๆ ว่ามีการอัปเดตหรือไม่ เพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในสนามบินให้ทันสมัยและมีคุณภาพที่ดี</p> <p>17. เหมาะสม เนื่องจากเพื่อให้ผู้ได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีความรู้ที่เป็นปัจจุบัน</p> <p>18. เหมาะสม เนื่องจากอาจมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานต่าง ๆ ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดอาจมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานต่าง ๆ ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด</p> <p>19. ไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโดยไม่จำเป็น เพราะความรู้ความชำนาญสามารถอบรมเพิ่มเติม หรือแจ้งเวียนระเบียบ แนวทางปฏิบัติได้โดยไม่ต้องทดสอบ ผู้จัดการสนามบินสาธารณะก็จะมีความรู้ที่เป็นปัจจุบัน</p> <p>20. ควรแก้ไขการกำหนดให้ผลการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ควรมีอายุคราวละ 5 ปี เมื่อครบกำหนดใช้กระบวนการอบรม ทบทวนความรู้จาก กพท. แทนการอบรมใหม่</p> <p>21. ไม่เหมาะสมผู้ผ่านการสอบถือว่าเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจ</p> <p>22. ไม่เหมาะสม เนื่องจากว่าผู้ผ่านการทดสอบผู้จัดการสนามบินปฏิบัติงานในสนามบินตลอด ต้องมีความรู้ความสามารถ การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ และยึดกฎระเบียบในการปฏิบัติงานตลอดเวลา จึงไม่จำเป็นต้องทดสอบบ่อย ๆ และในการดำเนินการทดสอบผู้เข้าร่วมทดสอบต้องชำระค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง</p>	<p>ตามหลักสูตรที่รับรอง หรือ 2. ผ่านการทดสอบจาก กพท. ซึ่งได้ออกหลักเกณฑ์มารองรับทั้ง 2 กรณี ตามประกาศ บพ. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการรับรองหลักสูตรของผู้จัดการ สนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2556 และระเบียบ กพท. ว่าด้วยการ ทดสอบความรู้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2559 ดังนั้น แนวทางการฝึกอบรมจึงเป็นแนวทางที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว โดยสามารถกำหนดให้มีการฝึกอบรมทบทวนตาม ข้อคิดเห็นได้ในกรณีที่มีหน่วยงานได้รับการรับรองหลักสูตร แต่การฝึกอบรมทบทวนจะไม่นำมาใช้ในกรณีที่เป็นวิธีการ ทดสอบ แต่โดยที่ผ่านมามีหน่วยงานใดที่ยื่นขอรับรอง หลักสูตรของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ โดยหน่วยงานใช้ วิธีส่งพนักงานมาเข้ารับการทดสอบความรู้จาก กพท.</p> <p>8. และ 9. กพท. มีการกำหนดวันเวลาการทดสอบล่วงหน้า ซึ่งผู้มีประสงค์เข้ารับการทดสอบสามารถวางแผนได้</p> <p>10.-15. ชี้แจงตาม 2.</p> <p>16.-18. เห็นด้วยกับ กพท.</p> <p>19. การกำหนดอายุผลการทดสอบเป็นการดำเนินการที่ กพท. พิจารณาแล้วว่ามี ความจำเป็นตามวัตถุประสงค์ของ กฎหมาย การอบรมเพิ่มเติม แจ้งเวียนระเบียบหรือแนวทาง ปฏิบัติ ไม่เป็นการซ้ำซ้อนได้ว่าผู้ที่มีผลการทดสอบฯ ได้มี การศึกษาหรือทบทวนความรู้เพื่อให้เป็นปัจจุบัน</p> <p>20.-21. ชี้แจงตาม 5.</p> <p>22. กรณีการกำหนดอายุผลการทดสอบความรู้ เป็นไปตาม หลักการที่ กพท. ประสงค์ให้ผู้รับการแต่งตั้งเป็นผู้จัดการ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ถ้าให้ทำการทดสอบทุก ๆ 3 ปี จะเป็นการไม่เป็นธรรม และมีแต่หน่วยงานที่ทดสอบได้ประโยชน์ รวมทั้งโดยปกติสนามบินต้องโดน Audit ให้ปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ จึงไม่มีความจำเป็นต้องทำการทดสอบความรู้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ คราวละ 3 ปี</p> <p>23. ไม่เหมาะสม เนื่องจากวงรอบอายุน้อยไป ขอเสนอเป็น 5 ปีด้วยการวางแผนทรัพยากรบุคคล แผนการฝึกอบรม การเตรียมพร้อม การเปลี่ยนแปลง ระยะสั้นไปกระทบต่อแผน Successor.</p>	<p>สนามบินสาธารณะมีความรู้เป็นปัจจุบัน ณ วันที่ได้รับการแต่งตั้ง ซึ่งนำไปสู่การบริการจัดการสนามบินสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพเกิดความปลอดภัย โดยเป็นคนละส่วนกับการ Audit สนามบิน และ กพท. มิได้กำหนดเรื่องอายุผลการทดสอบเพื่อมุ่งผลในเรื่องค่าทดสอบที่จะเพิ่มขึ้น โดยที่ปัจจุบันมีการเก็บอัตราค่าสมัครเข้ารับการทดสอบกรณีปกติ 500 บาท และกรณีพิเศษ 1500 บาท เนื่องจากค่าทดสอบที่กำหนดขึ้นในปัจจุบันมิได้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของ กพท. แต่อย่างใด</p> <p>23. หลักการและเหตุผลในการกำหนดอายุชี้แจงตาม 2.</p>
<p><b>ประเด็นที่ 2</b></p>		
<p>การกำหนดบทเฉพาะกาลให้ผลการทดสอบของผู้ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับและยังไม่ได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีอายุ ดังนี้</p> <p>1) 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับสำหรับผู้ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับไม่เกิน 1 ปี</p> <p>2) 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับสำหรับผู้ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการ</p>	<p>1. ไม่เหมาะสม เนื่องจากระเบียบนี้มีผลบังคับใช้ภายหลังซึ่งผู้ที่ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะได้ผ่านการทดสอบแล้ว จึงไม่ควรเสียผลประโยชน์ ที่ต้องหมดอายุหรือเข้ารับการทดสอบใหม่</p> <p>2. ควรแก้ไข 4) ผู้ที่ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลบังคับใช้เกินกว่า 3 ปี ให้ผลการทดสอบไม่หมดอายุและไม่ต้องเข้ารับการทดสอบใหม่</p> <p>3. ควรแก้ไข เนื่องจากกรณีผู้ที่ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับเกินกว่า 3 ปี รัฐควรกำหนดให้สนามบินต้องขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีหลังจากวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ เพื่อให้สนามบินมีระยะเวลาในการพิจารณาดำเนินการในการขอใบรับรองผู้จัดการ</p>	<p>1. เหตุผลในการกำหนดให้มีการทดสอบความรู้ของผู้ที่จะขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะเนื่องจากผู้จัดการสนามบินสาธารณะต้องมีคุณสมบัติในเรื่องความรู้ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยความรู้ดังกล่าวจะต้องมีความเป็นปัจจุบันเพื่อคงไว้ซึ่งคุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบรับรองฯ ดังนั้น กพท. ซึ่งมีหน้าที่ในการกำกับดูแลให้การดำเนินการของเรื่องนี้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย จึงเห็นควรต้องมีการกำหนดอายุผลการทดสอบกำหนด ก็เพื่อสร้างกลไกในการยืนยันว่าความรู้ดังกล่าวจะต้องมีความเป็นปัจจุบันตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการสนามบินสาธารณะที่อาจมีการแก้ไขปรับปรุง</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>สนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 ปีแต่ไม่เกิน 2 ปี</p> <p>3) 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับสำหรับผู้ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 2 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี</p> <p>4) ผู้ที่ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับเกินกว่า 3 ปี ให้ผลการทดสอบหมดอายุ และต้องเข้ารับการทดสอบใหม่</p>	<p>สนามบินฯ และช่วยลดปัญหาเรื่องการขาดผู้จัดการสนามบินบริหารงานสนามบินอย่างต่อเนื่อง</p> <p>4. ไม่เหมาะสม เนื่องจาก น่าจะอย่างน้อย 6 ปี หลังจากระเบียบนี้มีผลบังคับใช้</p> <p>5. ควรแก้ไข ควรมีบทเฉพาะกาลทุกประเภทไม่เกิน 1 หรือ 2 ปี และสอบวัดความรู้ใหม่ทั้งหมดเนื่องจากปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นจำนวนมาก หากผู้จัดการสนามบินไม่มีความรู้เพียงพอ อาจมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และโดยที่ ICAO ประสงค์ให้ระบบการขนส่งทางอากาศเป็น Digital ในระบบ SWIM ที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัยแบบ Real Time ดังนั้นมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องเป็นไปตามมาตรฐานของรัฐที่ทันสมัย และถูกต้องตาม SARPs ของ ICAO</p> <p>6. ไม่เหมาะสม เนื่องจากควรให้โอกาสผู้ที่สอบผ่านเกินกว่า 3 ปี ก่อนระเบียบนี้จะมีผลบังคับใช้</p> <p>7. ควรแก้ไข 4) ผู้ที่ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลบังคับใช้เกิด 3 ปี ให้ผลการทดสอบมีผลบังคับใช้ออกไปอีก 90 วัน หากเลย 90 วัน นับแต่วันที่ระเบียบประกาศใช้ ให้เข้าสู่กระบวนการอบรมทบทวนความรู้จาก กพท. ตามรอบที่ กพท. กำหนด</p> <p>8. ไม่เหมาะสม เนื่องจากระยะเวลาการให้ระเบียบมีผลบังคับใช้ไม่ควรให้มีผลย้อนหลัง ซึ่งเป็นการกระทบสิทธิประโยชน์ของผู้ผ่านการทดสอบ โดยการออกระเบียบให้มีผลย้อนหลังควรเป็นประโยชน์แก่ผู้ผ่านการทดสอบ ไม่ควรออกมาเพื่อกระทบสิทธิของผู้ผ่านการทดสอบแล้ว</p>	<p>2. การกำหนดอายุชี้แจงตามประเด็นที่ 1</p> <p>3. กรณีผู้ที่มีผลการทดสอบเกิน 3 ปี และต้องเข้ารับการทดสอบใหม่ กพท. พิจารณาแล้วเห็นควรเพิ่มเติมระยะเวลาในการยื่นขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะสำหรับบุคคลกลุ่มนี้ โดยจะกำหนดให้ผู้ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับเกินกว่า 3 ปี สามารถยื่นขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะได้ภายในกำหนด 120 วัน นับแต่วันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ โดยหากไม่ได้ยื่นขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะภายในระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว ให้ผลสอบหมดอายุ และต้องเข้ารับการทดสอบใหม่ เพื่อให้หน่วยงานมีระยะเวลาในการดำเนินการพิจารณาแต่งตั้งและยื่นขอรับใบรับรองฯ</p> <p>4. การกำหนดอายุชี้แจงตามประเด็นที่ 1</p> <p>5. กำหนดระยะเวลา 3 ปี เป็นระยะเวลาที่พิจารณาแล้วว่ามี ความเหมาะสมและสอดคล้องกับรอบระยะเวลาในการ ทบทวนกฎระเบียบ และเป็นการกำหนดให้สอดคล้องกับอายุของผลการทดสอบ</p> <p>6. และ 7. กพท. จะกำหนดบทเฉพาะกาลเพิ่มเติมสำหรับผู้ที่มีผลการทดสอบเกินกว่า 3 ปี ตาม 3.</p> <p>8. หลักกฎหมายไม่มีผลย้อนหลังเป็นโทษแก่บุคคลนั้น เป็นหลักที่ใช้ในกรณีที่ของโทษทางอาญาว่าบุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>9. ควรแก้ไข ควรมีการแก้ไขข้อความข้อ 16 เป็นข้อความ โดยให้ระเบียบนี้มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ประกาศเป็นต้นไป</p> <p>10. ควรแก้ไข ควรมีการทบทวน ทุก 3 ปี เพื่อรักษาทบทวนความรู้</p>	<p>และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ซึ่งกรรมการกำหนดอายุของผลการทดสอบมิใช่โทษในทางอาญา และเป็นการดำเนินการเพื่อปรับมาตรฐานของผู้เข้ารับการทดสอบความรู้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะให้เป็นไปภายใต้มาตรฐานเดียวกัน รวมถึงได้มีการกำหนดบทเฉพาะกาลไว้ในกรณีนี้แล้ว โดย กพท. เข้าใจดีว่าการกำหนดอายุของผลการทดสอบจะกระทบถึงผู้มีผลการทดสอบเกินกว่า 3 ปี จะต้องเข้ารับการทดสอบใหม่ แต่ กพท. ได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบรับรองฯ การกำหนดดังกล่าวย่อมเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการดำเนินการสนามบินสาธารณะภายใต้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญสูงสุดของสนามบินที่ควรจะต้องเป็นที่ประจักษ์ว่ามีความรู้และความชำนาญที่เหมาะสมและเป็นปัจจุบัน การกระทบสิทธิดังกล่าวจึงเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ</p> <p>9. กพท. รับผิดชอบพิจารณา กำหนดว่าเริ่มมีผลใช้บังคับ</p> <p>10. การกำหนดบทเฉพาะกาลให้ผลการทดสอบของผู้ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับและยังไม่ได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีอายุ 1-3 ปี คือการให้ผู้ทดสอบดำเนินการทบทวนความรู้ให้เป็นปัจจุบัน แต่เนื่องจากใช้วิธีการทดสอบความรู้จึงให้เข้ารับการทดสอบใหม่โดยเป็นกรณีกับการฝึกอบรมทบทวน</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
ประเด็นที่ 3 ความคิดเห็นอื่น ๆ	<ol style="list-style-type: none"><li>1. อายุของผลการทดสอบมีผลต่อผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้จัดการสนามบิน สาธารณะ ณ ปัจจุบันและผู้ที่เคยได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบิน สาธารณะไปแล้ว (ไม่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้จัดการ สนามบินสาธารณะ) ด้วยหรือไม่อย่างไร</li><li>2. เนื่องจากเนื้อหาวิชาที่จะทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินมี ขอบเขตกว้างและหลายวิชา การจัดเตรียมข้อมูลองค์ความรู้เพื่อเข้ารับ การทดสอบทำได้ยาก ดังนั้น ทอท. มีความเห็นเพิ่มเติมว่าในการ จัดเตรียมบุคคลเพื่อเข้ารับการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินต้อง ใช้ระยะเวลา หาก กพท. มีการจัดทำหลักสูตรเพื่ออบรมให้กับผู้ที่จะเป็น ผู้จัดการสนามบินและเพื่อพัฒนาบุคลากรของสนามบิน อีกทั้งเป็นการ ส่งเสริมให้รัฐได้ผู้จัดการสนามบินที่มีคุณสมบัติตรงตามที่รัฐต้องการ และสอดคล้องกับนโยบายของรัฐมากยิ่งขึ้นและในส่วนของ ผู้ดำเนินงานสนามบินก็สามารถสร้างบุคลากรได้มากยิ่งขึ้น</li><li>3. ควรมีการทดสอบความรู้ภาษาอังกฤษของผู้จัดการสนามบินด้วย เนื่องจากเป็นผู้กำกับดูแลผู้ให้บริการ/ผู้ประกอบการในสนามบินทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร</li><li>4. ควรเพิ่มหัวข้อความรู้ให้มากยิ่งขึ้น เช่น การบริการช่างอากาศใน สนามบินที่มีการปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศเป็น จำนวนมากอาจนำไปสู่การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุได้</li><li>5. ปัจจุบันมีผู้จัดการสนามบินที่ผ่านการรับรองมาตรฐานความรู้จากรัฐ ปล่อยให้มีการดำเนินการที่ขัดกับมาตรฐานความปลอดภัยเป็นจำนวน มาก อาทิ</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. อายุผลการทดสอบไม่มีผลต่อผู้ปฏิบัติหน้าที่ ณ ปัจจุบัน และผู้ที่เคยได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ไปแล้ว</li><li>2. กพท. ยังไม่มีนโยบายในการจัดอบรมเพื่อเข้ารับการ ทดสอบความรู้ และเนื้อหาในการทดสอบจะมีขอบเขต เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ดังนั้น หน่วยงานควรเป็นผู้ดำเนินการในการจัดเตรียมและ พัฒนาบุคลากรที่มีแผนจะยื่นขอรับใบรับรองผู้จัดการ สนามบินสาธารณะเพื่อให้มีความพร้อมในการเข้ารับการ ทดสอบ</li><li>3. ปัจจุบัน กพท. ยังมีได้พิจารณาให้นำความรู้ภาษาอังกฤษ มาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติในเรื่อง ความรู้ของผู้ขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ เนื่องจากกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบิน เป็นภาษาไทย อย่างไรก็ตาม หากหน่วยงานเห็นว่าความรู้ ภาษาอังกฤษเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ หน่วยงานสามารถกำหนด หลักเกณฑ์ภายในให้เป็นคุณสมบัติในการขึ้นดำรงตำแหน่ง ได้ตามความเหมาะสมตามการให้บริการของสนามบิน</li><li>4. ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ปัจจุบันการ ให้บริการช่างอากาศจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลด้านความ ปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของผู้ได้รับใบรับรอง</li></ol>



ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>1) การนำอากาศยานไปจอดพื้นที่ ISOLATE PARKING เป็นเวลานาน/ การก่อสร้างที่มีสภาพอันตรายบน Runway Strip/ การออก NOTAM มีระยะเวลาเกิน 1 ปี</p> <p>2) การนำเอาค่าพิกัดสิ่งกีดขวางที่ไม่ได้มีการทบทวน 15 ปี ไปใช้ในการออกแบบการปฏิบัติการบิน/ การใช้หลักการ SMS ประเมินความเสี่ยงที่ไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง</p> <p>3) การอนุญาตให้อากาศยานใช้ทางวิ่งในขณะที่มีประกาศ AIP SUP ว่ามีการปิดซ่อมผ่านมากกว่า 3 เดือนแล้ว ฯลฯ</p> <p>หากรัฐซึ่งเป็นตัวแทนของประชาชนและผู้ให้บริการทั่วโลกกำกับดูแลสนามบินอย่างไม่มีประสิทธิภาพ อาจนำไปสู่อุบัติเหตุทางการบินและความน่าเชื่อถือของประเทศได้</p> <p>6. ควรมีบัตรผู้จัดการสนามบินที่ชัดเจนให้ผู้ผ่านการทดสอบผู้จัดการสนามบินที่ทำการทดสอบผ่าน และในบัตรกำหนดมีวันเริ่มต้นและวันหมดอายุที่ชัดเจน พร้อมทั้งมีการแจ้งเตือนต่อใบอนุญาตก่อนใบอนุญาตล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือน</p> <p>7. หน่วยงานต้นสังกัดควรเป็นผู้ดำเนินการขอใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้แก่บุคลากรขององค์กรซึ่งผ่านการทดสอบเรียบร้อยแล้ว</p> <p>8. ควรไม่มีอายุ แต่ใช้วิธีการทบทวนความรู้ ระเบียบควรกำหนดในเรื่องค่าใช้จ่ายในการอบรมควรนำไปเบิกค่าใช้จ่ายได้</p> <p>9. ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ มีหน้าที่และความรับผิดชอบแทนผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ ซึ่งต้องเป็นไปตามมาตรฐาน การรักษาความปลอดภัย ความปลอดภัย และการบริการด้านอำนวยความสะดวก ซึ่งต้องเป็นที่พึงพอใจแก่ผู้มาใช้บริการ และไม่</p>	<p>การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ อย่างไรก็ตาม กพท. จะพิจารณาให้การทดสอบครอบคลุมไปถึงเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ให้บริการภาคพื้นเนื่องจากถือเป็นส่วนหนึ่งในความรู้เรื่องการค้าเนินการสนามบินสาธารณะ</p> <p>5. กรณีที่มีการพบการค้าเนินงานสนามบินที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยผู้พบเห็นสามารถดำเนินการรายงาน กพท. ทราบ โดยถือเป็นกรารายงานภาคสมัครใจตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้ กพท. ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเพื่อดำเนินการบังคับใช้กฎหมายต่อไป</p> <p>6. ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องข้อกำหนดให้ออกใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะแต่ไม่ได้มีการกำหนดให้มีการออกบัตรผู้จัดการสนามบินสาธารณะ โดย กพท. จะประกาศผลการทดสอบเป็นการทั่วไปรวมถึงแจ้งผู้ดำเนินงานสนามบิน โดยข้อมูลผลการทดสอบความรู้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะเป็นข้อมูลที่ กพท. ต้องดำเนินการจัดเก็บไว้ สำหรับใช้ในการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ดังนั้น กพท. จึงเห็นว่าการออกบัตรผู้จัดการสนามบินสาธารณะมิได้เป็นหน้าที่ของ กพท. เนื่องจากการแต่งตั้งและระยะเวลาการดำรงตำแหน่งผู้จัดการสนามบินสาธารณะเป็นเรื่องภายในของหน่วยงาน หรือในกรณีที่ต้องการให้ออกบัตรให้กับผู้ผ่านการทดสอบโดยกำหนดวัน</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ขัดต่อข้อบังคับ กฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน จำเป็นต้องมีความรู้และเป็นปัจจุบันทันต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ การมีความรู้ ไม่จำเป็นต้องวัดด้วยการสอบ สามารถจัดการฝึกอบรม ทบทวน กำหนดตามรอบระยะเวลาที่มีการปรับเปลี่ยนกฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดทำเป็นแหล่งเรียนรู้ที่ทันสมัย สามารถสืบค้นข้อมูลได้สะดวก จึงจะเน้นแนวทางที่จะพัฒนาบุคลากรในด้านการบิน ที่ครอบคลุมและมีความรู้ที่จะนำมาพัฒนาตนเอง องค์กร ต่อไป อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>10. อยากให้มีการสำรวจจำนวนผู้จัดการสนามบินในปัจจุบันที่มีอยู่ และผู้ที่ผ่านการทดสอบว่ามีจำนวนเท่าไร หากนาระเบียบตัวนี้มาใช้ ผลกระทบที่เกิดมีแผนรองรับอย่างไร เพราะกลุ่มคนส่วนใหญ่ มีอายุเกินกว่า 3 ปี การกำหนดวงรอบการหมดอายุ ต้องสอดคล้องกับการวงรอบการเปิดให้บริการทดสอบด้วย เนื่องด้วยร่างระเบียบ กพท. ว่าด้วยการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินนสาธาณะ พ.ศ. 2566 มิได้กล่าวถึงผู้ที่ผ่านการทดสอบความรู้และเคยได้รับการแต่งตั้งผู้จัดการสนามบินเรียบร้อยแล้วในอดีต แต่เมื่อในวาระที่มีการเปลี่ยนแปลงปรับเปลี่ยนตำแหน่ง และมีแผนที่จะกลับมาดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการสนามบินใหม่ (หรือเปลี่ยนแปลงสนามบินของในบริษัท) แต่อายุของผลการทดสอบได้หมดอายุลงแล้ว ผู้ที่ผ่านการทดสอบและเคยดำรงตำแหน่งผู้จัดการสนามบินนั้น ต้องดำเนินการทดสอบใหม่หรือไม่ หรือหากเคยได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้จัดการสนามบินแล้วในอดีต.สามารถยกเว้นกรเข้าชายในระเบียบฉบับนี้ได้หรือไม่</p>	<p>เริ่มต้นหรือวันหมดอายุ กพท. เห็นว่า ผู้เข้ารับการทดสอบสามารถอ้างอิงจากประกาศผลการทดสอบความรู้ที่มีการประกาศเป็นการทั่วไปได้ รวมถึงสามารถขอตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวกับ กพท. ได้ตลอดเวลา อีกทั้ง ถือเป็นหน้าที่ของผู้ขอรับใบรับรองฯ ที่ต้องรับผิดชอบและตรวจสอบคุณสมบัติของตนว่ามีความครบถ้วนหรือไม่ก่อนยื่นขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินนสาธาณะ</p> <p>7. ตามกฎกระทรวงการขอ การออก และการเพิกถอนใบรับรองผู้จัดการสนามบินนสาธาณะ พ.ศ. 2554 กำหนดให้ผู้ที่ขอรับใบรับรองผู้จัดการสนามบินนสาธาณะเป็นผู้ยื่นคำขอโดยต้องมีหลักฐานแสดงว่าเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีความประสงค์ที่จะให้ผู้ยื่นคำขอเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานสนามบิน โดย กพท. พิจารณาในกรอบกฎหมายว่าผู้ที่ยื่นคำขอใบรับรองฯ ต้องผ่านการทดสอบความรู้ฯ แล้ว และผู้ที่จะเป็นผู้จัดการสนามบินนสาธาณะต้องมีใบรับรองฯ เท่านั้น กพท. จึงไม่สามารถกำหนดให้ผู้ดำเนินการสนามบินยื่นคำขอใบรับรองผู้จัดการสนามบินนสาธาณะให้กับผู้ที่ผ่านการทดสอบได้โดยการพิจารณาดังกล่าวเป็นกระบวนการภายในของผู้ดำเนินการสนามบินในเรื่องการแต่งตั้งบุคลากรของตนตามหลักเกณฑ์และความเหมาะสมของแต่ละสนามบิน</p> <p>8. ชี้แจงแล้วในประเด็นที่ 1 ทั้งนี้ เรื่องการเบิกค่าใช้จ่ายในการทดสอบฯ ต้องเป็นไปตามระเบียบและหลักเกณฑ์</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		<p>ภายในของแต่ละหน่วยงาน และ กพท. ไม่มีแนวทางในการจัดการฝึกอบรมให้กับผู้เข้ารับการทดสอบ</p> <p>9. ชี้แจงแล้วในประเด็นที่ 1 ในเรื่องการรับรองหลักสูตร การฝึกอบรมและการทดสอบ ทั้งนี้ เนื่องจากความรู้เป็น เรื่องคุณสมบัติ เมื่อใช้วิธีการทดสอบจึงต้องมีการกำหนด เกณฑ์ในการชี้วัดว่ามีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>10. เหตุผลในการกำหนดอายุผลการทดสอบกำหนด เพื่อให้ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้ดำเนินการสนามบินให้เป็น ผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีความรู้ที่เป็นปัจจุบันในขณะที่ ได้รับการแต่งตั้ง การกำหนดอายุผลการทดสอบจึงเป็น กลไกที่นำมาใช้เพื่อยืนยันในเบื้องต้นว่าในวันที่ผู้ที่มีผลการ ทดสอบได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะยังมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดในเรื่องความรู้ที่ยังเป็น ปัจจุบัน โดยจำนวนผู้ที่มีผลการทดสอบความรู้ในปัจจุบัน ถูกนำมาพิจารณาประกอบแต่ไม่ใช่ประเด็นหลักในการแก้ไข กฎระเบียบ เนื่องจากวงรอบการทดสอบมีการกำหนดไว้ แน่นอนอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง รวมถึงการขอทดสอบกรณี พิเศษได้ด้วย ผู้ดำเนินการสนามบินจึงสามารถวางแผนใน การพัฒนาบุคลากร รวมถึงบุคลากรที่ผ่านการทดสอบ ไปแล้วก็ต้องทบทวนความรู้ให้เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ ในการ กำหนดอายุผลการทดสอบความรู้จะไม่กระทบถึงผู้ที่เคย ได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะไปแล้ว เนื่องจากถือว่าผ่านการพิจารณาคุณสมบัติตามที่กฎหมาย กำหนดแล้ว แม้อต่อมาหน่วยงานได้มีการปรับเปลี่ยนหรือย้าย</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		ไปดำรงตำแหน่งอื่น แต่ต่อมากลับมาเป็นผู้จัดการสนามบิน สาธารณะถือว่าเป็นผู้ที่ได้รับใบรับรองฯ แล้ว จึงไม่ต้องเข้า รับการทดสอบความรู้ ใหม่เนื่องจากใบรับรองฯ ไม่มีการ กำหนดอายุไว้

## รายชื่อผู้แสดงความคิดเห็น

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการทดสอบความรู้ของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ พ.ศ. ....

---

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. อติเรก ประจง             | ทำอากาศยานชุมพร กรมทำอากาศยาน                               |
| 2. ร.อ.ธรรมมาวุธ นนทรี      | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) |
| 3. พิรุณ พยัฒวิเชียร        | กรมทำอากาศยาน   |
| 4. บุษปะ ตีระวิชัย          | บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)                           |
| 5. รัฐพล เจริญผล            | กรมทำอากาศยาน   |
| 6. สุรรัตน์ ทิพย์โยธา       | ทำอากาศยานนราธิวาส กรมทำอากาศยาน                            |
| 7. กิ่งจันทร์ ไช้แก้ว       | ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน กรมทำอากาศยาน                          |
| 8. อุณนที มุสิกะนันท์       | การทำอากาศยานอุตะเกา  |
| 9. ณรงค์เดช ดวงชัย          | กรมทำอากาศยาน   |
| 10. จุฑารัตน์ เพ็ชรลู่      | ทำอากาศยานตรัง กรมทำอากาศยาน                                |
| 11. กัญญาณัฐ ไชยถา          | กรมทำอากาศยาน   |
| 12. ทิพย์วรรณ วังศานุวัตร   | ผู้อำนวยการทำอากาศยานสกลนคร                                 |
| 13. ปิยะเนตร สลักคำ         | ทำอากาศยานนราธิวาส กรมทำอากาศยาน                            |
| 14. ประจวบ นาทอง            | กรมทำอากาศยาน   |
| 15. อติเรก ประจง            | ทำอากาศยานชุมพร กรมทำอากาศยาน                               |
| 16. เพชรแก้ว สุขแก้ว        | ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน กรมทำอากาศยาน                          |
| 17. ไม่ประสงค์ลงนาม         | กรมทำอากาศยาน   |
| 18. จิรวัดน์ วุฒิวัดน์วรกุล | บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)                           |