

**รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ฉบับที่... ว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยฉบับที่... ว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) ระหว่างวันที่ 20 กันยายน 2567 ถึงวันที่ 5 ตุลาคม 2567 รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นทั้งสิ้น 15 วัน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินรวม 9 ราย สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>1) การกำหนดคำนิยามที่สำคัญของข้อกำหนด เช่น “การดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ” “ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ” “วัตถุอันตราย” และ “สิ่งของหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ” เป็นต้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● เหมาะสม เนื่องจาก ชัดเจนเข้าใจง่าย (ธราตล พรหมชัตจา/Cathay Cargo) ● เหมาะสม เนื่องจาก สามารถช่วยให้ ผู้ปฏิบัติงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม ข้อกำหนดและกฎหมายได้อย่างถูกต้อง (จรรยาธิษณ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) ● เหมาะสม เนื่องจาก เป็นใบอนุญาตสำหรับ ตั้งแต่เริ่มต้นกระบวนการดำเนินงานจนถึงขั้นตอน สิ้นสุดท้ายของการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) ● ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้ใส่คำนิยาม ของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) ในร่างข้อ 4 ด้วย (นราวุธ งามดี/AOTGA) 	<ul style="list-style-type: none"> ● ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) เป็น บริบทของ Cargo Security ซึ่งในบริบทของข้อกำหนดนี้ หมายถึงตัวแทนจัดการ (Handling Agent) ซึ่งมีความหมายครอบคลุมการดำเนินงานเกี่ยวกับ วัตถุอันตรายมากกว่า

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<ul style="list-style-type: none"> ● ควรแก้ไข เนื่องจาก อาจจะยังมีปัญหาในการตีความว่าวัตถุอันตรายตามข้อบังคับนี้จะต้องนำ พ.ร.บ. วัตถุอันตรายมาพิจารณาด้วยหรือไม่ หรืออยู่ในบัญชีวัตถุอันตรายเดียวกันหรือไม่ และการตีความของต่างประเทศน่าจะใช้คำว่า “สินค้าอันตราย” มากกว่า รวมทั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับความหมายของ Hazardous substance และ Dangerous goods (ภักดิ์สร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวมท์เฟลท์เซอร์วิส จำกัด) ● ควรแก้ไข เนื่องจาก <ol style="list-style-type: none"> 1. คำนิยาม “การรับมอบ” (Receiving) เห็นควรให้ใช้คำว่า Acceptance เพื่อให้สอดคล้องกับ DOC 9284 และ Annex 18 ซึ่งเป็นหน้าที่ของ Operator’s Responsibility ที่ระบุใน Annex 18 Ch.8 และเป็นที่ยึดถือในระดับสากลแก่ FAOC ด้วย 2. คำนิยาม “การจัดเก็บ” การกำหนดพื้นที่... เทคนิค เช่น การระบายอากาศ การแยกพื้นที่ และระบบดับเพลิง ซึ่งในข้อกำหนดทางเทคนิคไม่มีข้อกำหนดเจาะจงว่าพื้นที่จัดเก็บต้องมี การระบายอากาศ การแยกพื้นที่ และระบบดับเพลิง ให้บทวนคำนิยามนี้ ว่าข้อกำหนดดังกล่าวมาจากฐานกฎหมายอื่นที่ไม่ใช่ข้อกำหนดทางเทคนิคหรือไม่ หากไม่ดำเนินการตามนิยามนี้จะมีผลหรือไม่ ? 	<ul style="list-style-type: none"> ● ตาม พรบ. การเดินอากาศใช้คำว่า “วัตถุอันตราย” และนิยามครอบคลุมวัตถุอันตราย 9 ประเภท ตาม ICAO Annex 18 และข้อกำหนดทางเทคนิค (DOC 9284) แล้ว ● การ accept เป็นกระบวนการหนึ่งของการรับมอบ ควรใช้คำว่า receiving เหมือนเดิม ● ในข้อกำหนดทางเทคนิค (DOC 9284) มีการกำหนดการแยกพื้นที่ อย่างไรก็ตามเห็นว่าควรตัด เช่น ... ออก

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>3. คำนิยาม “การขนถ่าย” ระบุไว้ว่า ... ลงจากอากาศยานที่เมื่อถึงสนามบินปลายทาง.. หากสินค้าเป็น Transit Shipment ที่ปลายทางไม่ใช่ไทย แล้วต้องเอาลงจากเครื่องเพื่อเหตุผลการจัดระวางบรรทุกใหม่ ซึ่งต้องนำลงจากเครื่องก่อน กรณีนี้ คำนิยามจะครอบคลุมหรือไม่?</p> <p>4. คำนิยาม “การขนส่ง” ดำเนินงานขนส่งไปกับอากาศยานจากสนามบินต้นทางไปยังปลายทาง การขนส่งนั้นนับตั้งแต่ Phase of flight ที่เครื่อง Taxi เอง จนถึง Landing ปลายทางใช่หรือไม่ ถ้าใช่ควรระบุให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพื่อลดความสงสัย เพราะเข้าใจว่าการดำเนินงานขนส่งไปกับอากาศยานนั้นจะนับตั้งแต่การบรรทุกขึ้นอากาศยาน</p> <p>5. คำนิยาม “วัตถุอันตราย” คำนิยามภาษาอังกฤษปัจจุบัน คือ “articles or substances which are capable of posing a hazard” คำว่า Hazard ไม่ใช่ความเสี่ยง แต่ควรเป็น “ปัจจัยอันตราย” ซึ่งเป็นวัตถุหรือภาวะการณ์ใด ๆ มีโอกาสที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 (รวบรวมจาก Operators)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • แก้นิยาม การบรรทุก การขนถ่าย การขนส่ง โดยตัดคำว่าสนามบินต้นทาง ปลายทางออก • นิยามครอบคลุมอยู่แล้ว การระบุ Phase of flight ที่เครื่อง Taxi จนถึง Landing จะทำให้ไม่เกิดความยืดหยุ่น • แก้ไขจากความเสี่ยงเป็น “ปัจจัยอันตราย”
2) การกำหนดประเภทใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ได้รับใบอนุญาต (ภักดิ์สร 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>เป็นพิเศษ ได้แก่ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับการรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย ขนส่ง วัตถุอันตราย และใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับการรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย ขนส่งสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ</p>	<p>เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ไวท์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด)</p> <ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นใบอนุญาตสำหรับ ตั้งแต่เริ่มต้นกระบวนการดำเนินงานจนถึงขั้นตอนสุดท้ายของการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) • เหมาะสม เนื่องจาก ช่วยแยกแยะความรับผิดชอบและการดำเนินงานของแต่ละประเภทอย่างชัดเจน ช่วยให้เกิดความโปร่งใสในการตรวจสอบ และปฏิบัติตามกฎหมาย (จรรยาวัฑ์ พุมใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ไม่เหมาะสม เนื่องจาก การมีใบอนุญาตหลายใบ จะทำให้สายการบินสับสนว่าจะต้องขอหรือใช้ใบอนุญาตแบบใดบ้าง และต้องใช้ใบอนุญาตชนิดใดบ้างในการยื่นขออนุญาตกับสถานีในต่างประเทศ (Renu Tantiprommin/Thai VietJet) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้ลดจำนวน ใบอนุญาตเหลือ 1 ใบ คือ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ หรือ 2 ใบ คือ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือใบอนุญาตดำเนินงาน 	<ul style="list-style-type: none"> • ประเภทใบอนุญาตเป็นไปตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ สำหรับสายการบินต้องขออนุญาตทุกประเภท แต่สามารถให้ตัวแทนจัดการดำเนินการรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย แทนได้ หรือมอบให้สายการบินอื่นที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งแทนได้ โดยสายการบินสามารถใช้ใบอนุญาตประเภทขนส่งยื่นขออนุญาตกับสถานีต่างประเทศ • ไม่สามารถลดจำนวนประเภทใบอนุญาตได้ เนื่องจากเป็นไปตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>สิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ หรือให้แยกประเภทสำหรับสายการบินควรต้องขอใบอนุญาตแบบใดบ้าง หรือสำหรับตัวแทนจัดการต้องขอใบอนุญาตแบบใดบ้าง</p> <p>(Renu Tantiprommin/Thai VietJet)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้ใบอนุญาตฯ ระบุเป็นเฉพาะหน่วยงาน เช่น สายการบิน ตัวแทนจัดการ หรือผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า เพื่อความเข้าใจที่ง่ายขึ้น (ธราดล พรหมขัตตา/Cathay Cargo) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้มีใบอนุญาตเพียง 2 ประเภท ได้แก่ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย และใบอนุญาตดำเนินงานสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ และในส่วนของ การรับมอบ จัดเก็บ บรรจุ ขนถ่าย และขนส่ง ให้เป็นเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตเพราะผู้ขอใบอนุญาตอาจจะขอใบอนุญาตมากกว่า 1 ใบ (นราวุธ งามดี/AOTGA) • ควรแก้ไข เนื่องจาก หากผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย หรือต่างประเทศ ดำเนินการรับมอบ จัดเก็บ บรรจุ ขนถ่าย ขนส่ง นั้นหมายความว่า จะต้องได้ทั้งหมด 5 ใบอนุญาต ซึ่งไม่ได้อำนวยความสะดวกแก่บริษัทในการถือครอง การจัดเก็บ การควบคุมและการนำไปใช้งาน ควรจะออก 	<p>• ตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ กำหนดประเภทใบอนุญาตตามประเภทการดำเนินงาน โดยในใบจะระบุชื่อผู้รับอนุญาตอยู่แล้ว แต่สามารถระบุประเภทของผู้ได้รับใบอนุญาตในใบอนุญาตได้</p> <p>• ไม่สามารถลดจำนวนประเภทใบอนุญาตได้ เนื่องจากเป็นไปตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ</p> <p>• สามารถออกใบอนุญาตแบบรวมประเภทการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตได้ แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตทุกประเภทที่ได้รับใบอนุญาต</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>แค่ 1 ใบอนุญาตแต่ใบอนุญาตนั้นระบุกิจกรรมการดำเนินงานที่ขอ (รวบรวมจาก Operators)</p>	
<p>3) การกำหนดประเภทของผู้ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษที่ต้องขอใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษจากผู้อำนวยการ ได้แก่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ดำเนินงานอื่น</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก มีความชัดเจน (ธราดล พรหมขัตตา/Cathay Cargo) • เหมาะสม เนื่องจาก ครอบคลุมผู้ที่ดำเนินการในอุตสาหกรรมการบินทุกฝ่าย (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทยให้บังคับใช้กับทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้อง (Renu Tantiprommin/Thai VietJet) • เหมาะสม เนื่องจาก สามารถช่วยให้การกำกับดูแลมีความชัดเจนและเหมาะสมกับลักษณะงานแต่ละประเภท ลดความเสี่ยงจากการจัดการผิดพลาดหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐาน (จรรยารักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้เพิ่มคำนิยามถึงประเภทของผู้ดำเนินงานอื่นซึ่งต้องมีหน้าที่และสอดคล้องกับการดำเนินงานตามกฎหมายนี้ (ภักดิ์สร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวท์ไฟล์ท์เซอร์วิส จำกัด) 	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้ดำเนินงานอื่นมีคำอธิบายในข้อ 6 (4) อยู่แล้ว

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้ใส่ข้อความ “ตัวแทนควบคุม” (Regulated Agent) ในประเภท ผู้ดำเนินงานด้วย (นราวุธ งามดี/AOTGA) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ข้อ 4 ผู้ดำเนินงานอื่น (Other Entities) ซึ่งดำเนินงานภายในเขตสนามบิน ในกรณีนี้ กพท. จะต้องกำหนดเขตสนามบินของแต่ละสนามบินให้ชัดเจน จะเป็นไปได้ไหมที่กิจกรรม บางอย่าง เช่น การรับมอบ จัดเก็บ หรือมีคลังสินค้า จะถูกดำเนินการนอกเขตสนามบิน (รวบรวมจาก Operators) 	<ul style="list-style-type: none"> • ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) เป็น บริบทของ Cargo Security ซึ่งในบริบทของข้อกำหนดนี้ หมายถึงตัวแทนจัดการ (Handling Agent) ซึ่งมีความหมายครอบคลุมการดำเนินงานเกี่ยวกับ วัตถุอันตรายมากกว่า • เขตสนามบินคือเขตหวงห้ามของสนามบิน Restricted Area ปรับแก้คำให้ชัดเจนยิ่ง
<p>4) การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้าม หรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ดังนี้</p> <p>(1) กรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ต้องมี ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ มีคู่มือการ ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือคู่มือการ ดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล เป็นพิเศษ มีแผนการฝึกอบรมในหลักสูตร วัตถุอันตราย หรือหลักสูตรสิ่งของต้องห้ามหรือ ต้องดูแลเป็นพิเศษ และมีบุคลากรที่มีความรู้</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก มีความสอดคล้องกับ IATA DG Regulation (Tanwarit Choojitarom/ All Nippon Airways) • เหมาะสม เนื่องจาก การดำเนินงานต้องมี คู่มือการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง รวมถึงบุคลากร ที่มีความ เชี่ยวชาญ มีความรู้ และมีประสบการณ์ในการควบคุม หรือดูแลการปฏิบัติงานที่เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อลดและป้องกันความผิดพลาดหรือความเสียหาย ที่จะเกิดขึ้นกับอากาศยาน รวมถึงการมีแผนการ ฝึกอบรมตลอดจนหลักสูตรที่ครอบคลุม และผู้ฝึกสอน 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>ความชำนาญ ประสบการณ์ และการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพียงพอ</p> <p>(2) กรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดการปฏิบัติการ ซึ่งระบุให้ขนส่งวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษได้ มีคู่มือการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือคู่มือการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ หรือคู่มือปฏิบัติการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตราย หรือคู่มือการปฏิบัติการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ หรือคู่มืออื่นที่เทียบเท่า มีแผนการฝึกอบรมในหลักสูตรวัตถุอันตรายหรือหลักสูตรสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ หรือแผนอื่นที่เทียบเท่า และมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ ประสบการณ์ และการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพียงพอ</p> <p>(3) กรณีการไปรษณีย์ควบคุม ต้องมีใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุม มีคู่มือการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย มีแผนการฝึกอบรมในหลักสูตรวัตถุอันตราย และมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ ประสบการณ์ และการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพียงพอ</p> <p>(4) ผู้ดำเนินงานอื่น นอกจาก (1) (2) และ (3) ต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนและมีสำนักงาน</p>	<p>ที่มีความเข้าใจในการปฏิบัติงานอย่างถ่องแท้ (Renu Tantiprommin/Thai VietJet)</p> <ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก การกำหนดคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตจะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย ช่วยสร้างความเชื่อมั่นในกระบวนการดำเนินงาน (จรรยาวัฑ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้มีการกำหนดประเภทของนิติบุคคลที่สามารถดำเนินงานและขอรับใบอนุญาตได้ โดยพิจารณาจากทุนจดทะเบียนหรือความเหมาะสมอื่นๆประกอบ เนื่องจากหากมีความเสียหายเกิดขึ้น จะมีมูลค่าความเสียหายสูง และมีข้อสงสัยเกี่ยวกับหากมีความเสียหายเกิดขึ้น มีการจำกัดความรับผิดชอบนิติบุคคลเฉพาะตามกฎหมายนี้ หรือมีการนำพ.ร.บ.ความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคลมาพิจารณาประกอบด้วย (ภภัส สรเอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลต์ไวท์เฟลท์เซอร์วิส จำกัด) • ควรแก้ไข เนื่องจากกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย (ก) มีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ควรขยายความให้ชัดเจนว่าเป็นใบรับรองที่มีผลบังคับใช้อยู่ 	<p>ความเห็น กพท.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้ขอใบอนุญาตที่เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยมีการกำหนดทุนจดทะเบียนและการประกันภัยไว้แล้วในกฎระเบียบฉบับอื่น ส่วนของต่างชาติเมื่อได้รับ AOL/AOC จาก CAA ต่างประเทศย่อมต้องผ่านการตรวจสอบทุนจดทะเบียนและการจัดทำประกันภัยมาแล้ว ส่วนการไปรษณีย์ควบคุมปัจจุบัน คือ บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด ซึ่งมีความมั่นคงและเชื่อถือได้ที่สามารถรับผิดชอบต่อความเสียหายได้ ส่วนผู้ดำเนินการอื่นได้เพิ่มเติมคุณสมบัติไว้ในข้อ 7 (5) (จ) ว่า “(จ) จัดให้มีการประกันภัยในวงเงินที่ครอบคลุมสำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงาน” • สามารถตรวจสอบในขั้นตอนการยื่นขอใบอนุญาตได้อยู่แล้ว

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>แห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร มีคู่มือดำเนินการเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือคู่มือดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ มีแผนการฝึกอบรมในหลักสูตรวัตถุอันตราย หรือหลักสูตรสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ และมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ ประสบการณ์ และการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพียงพอ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจาก ในกรณี Other Entities ที่มีการดำเนินงานในเขตสนามบิน ควรมีแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินในการขนส่งวัตถุอันตราย เช่น หากมีการเกิดเหตุวัตถุรั่วไหลภายในคลังสินค้า หรือจุดรับมอบจัดเก็บ จะได้มีวิธีการ และขั้นตอนในการรับมืออย่างทันท่วงที และเพื่อให้เป็น Standard เดียวกัน ซึ่งแผนฉุกเฉินนี้จะต้องสอดคล้องกับท่าอากาศยานนั้น ๆ (รวบรวมจาก Operators) 	<ul style="list-style-type: none"> • ตามร่างข้อกำหนดได้กำหนดให้ other entities ต้องมีแผนฉุกเฉินและได้รับการรับรองจาก ผอ. กพท. อยู่แล้ว
<p>5) การกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ต้องไม่อยู่ในระหว่างถูกเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษทุกประเภทมา ยังไม่ครบ 2 ปี และต้องยื่นคำขอต่อผู้อำนวยการตามแบบที่กำหนดพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานผ่านช่องทางที่สำนักงานกำหนด</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการป้องกันไม่ให้องค์กรที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตกลับมาดำเนินงานในช่วงเวลาที่เร็วเกินไป การให้ระยะเวลา 2 ปี จึงเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมในการตรวจสอบพฤติกรรม และปรับปรุงมาตรฐานการดำเนินงาน (จรรยาวัฑฒ์ใหญ่/ไทยไลออน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้มีเหตุบรรเทาด้วย เช่น มีระยะเวลาในการแก้ไข การดำเนินการที่ไม่ถูกต้อง เพื่อป้องกันธุรกิจได้รับผลกระทบ (ภัสสร เอกมฤคเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ไวท์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด) 	<ul style="list-style-type: none"> • ก่อนเพิกถอนจะมีขั้นตอนให้แก้ไขปรับปรุงภายในกำหนดเวลา หากไม่แก้ไขจึงถูกพักใช้ และเพิกถอนตามลำดับ
<p>6) การกำหนดให้ขั้นตอนการออกใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนการยื่นคำขออย่างเป็นทางการ ขั้นตอนการตรวจสอบ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม แต่มีความประสงค์ให้เพิ่มกรอบระยะเวลา เพื่อการวางแผนในการดำเนินงานของเอกชนในการติดตามได้อย่างถูกต้อง (ภัสสร 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>เอกสารหลักฐาน ขั้นตอนการตรวจสอบการปฏิบัติการ และขั้นตอนการออกใบอนุญาต</p>	<p>เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด)</p> <ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก ขั้นตอนเหล่านี้ส่งเสริมให้กระบวนการออกใบอนุญาตมีความโปร่งใส และเป็นไปตามมาตรฐาน (จรรยาวัักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ขั้นตอนที่ 2 การตรวจสอบแผนเผชิญเหตุฉุกเฉิน เหตุผลเดียวกันกับข้อที่ 4 และในกรณีเป็นอากาศยานต่างประเทศ จะต้องทำการยอมรับ (Acceptance) ซึ่งจะเป็นการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อนหรือไม่ เพราะคู่มือนี้ได้รับการรับรองจากรัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศมาเรียบร้อยแล้ว และหากคู่มือมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุง เนื้อหาจะต้องส่งให้ กพท. ยอมรับทุกครั้งหรือไม่ ? กพท.ต้องมีกระบวนการที่ชัดเจนในการและประโยชน์ที่ได้จากการยอมรับคู่มือต่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตาม พรบ.การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ (รวบรวมจาก Operators) 	<ul style="list-style-type: none"> • กระบวนการที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว
<p>7) การกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการขอและการออกใบอนุญาตที่ระบุไว้แนบท้ายใบอนุญาตเป็นอย่างน้อย ดังนี้</p> <p>(1) ต้องปฏิบัติตามภาคผนวก 18 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และข้อกำหนด</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม แต่มีความประสงค์ให้เพิ่มเติมหน่วยงานของรัฐในการให้ความช่วยเหลือ รวมทั้งระบบกลางในการตรวจสอบข้อมูล (ภภัสสร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด) 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>ที่ออกตามความในมาตรา 15/28 (2) (3) หรือ มาตรา 15/30 (2) (3) แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 อย่างเคร่งครัด</p> <p>(2) ให้ข้อมูลที่เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับ วัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล เป็นพิเศษที่จะขนส่งไปกับอากาศยานให้แก่พนักงาน ทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ก่อนอากาศยานนั้นออกเดินทาง</p> <p>(3) ต้องแจ้งข้อมูลต่อหน่วยงานบริการลูกเรือที่ รับผิดชอบและสำนักงานโดยเร็วที่สุดเมื่อมีกรณีเกิด อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรืออุบัติเหตุรุนแรงที่เกิดจาก วัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล เป็นพิเศษต่ออากาศยาน</p> <p>(4) ต้องจัดให้มีบุคลากรซึ่งได้รับการฝึกอบรม ในหลักสูตรวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือ ต้องดูแลเป็นพิเศษ ที่มีสมรรถนะเหมาะสมและมี จำนวนที่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน</p> <p>(5) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดทำรายงานการดำเนินงาน เกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล เป็นพิเศษ ให้แก่สำนักงานทราบเป็นประจำทุกเดือน</p> <p>(6) ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องไม่โอนสิทธิตาม ใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น</p>	<p>ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น</p> <ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก สามารถช่วยให้การ ควบคุมและจัดการวัตถุอันตรายเป็นไปอย่างมีระบบ มาตรฐาน และลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจาก การดำเนินงานที่ไม่รัดกุม (จรรยาธิษั พุ่มใหญ่/ ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ให้ผู้ได้รับใบอนุญาต จัดทำรายงานการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและ สิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ให้แก่สำนักงาน ทราบเป็นประจำทุกเดือน (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ข้อ (5) การจัดทำ รายงานการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายอาจมี ความซับซ้อนหากผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งหมดต้องนำส่ง รายงานประจำเดือน จึงเสนอให้ผู้ได้รับใบอนุญาต ในส่วนของตัวแทนจัดการเป็นผู้นำส่งรายงาน (ธราดล พรหมขัตตา/Cathay Cargo) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ข้อ 7 (2) ควรอธิบาย คำว่า “ก่อนอากาศยานออกเดินทาง” ให้ชัดเจน เช่น ก่อนอากาศยานเริ่มขับเคลื่อนด้วยตัวเอง (รัตตินนท์ เงินประสม/Thai AirAsia Company Limited) 	<p>ความเห็น กพท.</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีความจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้เป็นไป ตามมาตรฐานในการกำกับดูแล และนำข้อมูล มาวิเคราะห์ด้าน Risk Base ซึ่ง กพท. ได้จัดทำ Template และผู้ได้รับใบอนุญาตสามารถส่งรายงาน ได้ทางอีเมลหรือช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สะดวก ต่อผู้ปฏิบัติอยู่แล้ว • แก้ไขตามความเห็น เป็น “(2) ... โดยเร็วที่สุด เท่าที่จะทำได้ก่อนอากาศยานนั้นออกเดินทางแต่ ไม่ช้ากว่าอากาศยานนั้นเริ่มขับเคลื่อนด้วยตัวเอง (move under its own power)

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
(7) เจื่อนไขอื่นตามที่ผู้อำนวยการเห็นว่ามีความจำเป็นและเหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> • ครรแก้ไข เนื่องจาก ข้อ 2 ต้องรวมถึงบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการปฏิบัติงานของอากาศยาน (เช่น ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการบิน เจ้าหน้าที่วางแผนเส้นทางการบิน หรือบุคลากรภาคพื้นดินที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบการปฏิบัติการบิน) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนด “personnel with responsibilities for operational control of the aircraft (e.g. the flight operations officer, flight dispatcher, or designated ground personnel responsible for flight operations)” (รวบรวมจาก Operators) 	<ul style="list-style-type: none"> • ระบุเพิ่มเติมตามข้อเสนอแล้ว
8) การกำหนดให้ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ แต่ละประเภทให้มีอายุ 2 ปี ตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก มีการกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นกรอบเวลาที่เหมาะสมในการตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติงานของผู้ได้รับใบอนุญาต ช่วยสร้างความรับผิดชอบให้กับผู้ดำเนินงานและเพิ่มความปลอดภัยในการจัดการวัตถุอันตรายลดความเสี่ยงจากการดำเนินงานที่ไม่ได้มาตรฐาน (จรรยาธิษั พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน แมนทารี) • ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ค่าธรรมเนียมราคาสูง จึงควรกำหนดอายุของใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 5 ปีขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • กำหนดอายุใบอนุญาตใหม่เป็น 5 ปี

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ไป (ภักดิ์สร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์จะเสนอแนะให้การขออนุญาตครั้งแรกมีอายุ 2 ปี และครั้งต่อไปมีอายุ 5 ปี เพื่อให้เป็นกรอบระยะเวลาเดียวกันกับใบอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อความสะดวกต่อการจดจำ (Renu Tantiprommin/Thai VietJet) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้กำหนดใบอนุญาตครั้งแรกมีอายุ 2 ปี และต้องต่ออายุใบอนุญาตทุก ๆ 3 ปี (นราวุธ งามดี/AOTGA) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศไทยหรือต่างประเทศที่มีอายุใบ AOC ไม่ถึงสองปี ควรกำหนดวันอายุเป็นวันหมดอายุตามใบ AOC เพื่อป้องกันการนำใบอนุญาตไปใช้ในทางมิชอบ (รวบรวมจาก Operators) 	<ul style="list-style-type: none"> • กำหนดอายุใบอนุญาตใหม่เป็น 5 ปี • กำหนดอายุใบอนุญาตใหม่เป็น 5 ปี • กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมในร่างข้อ 11 ว่า “ทั้งนี้ สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศจะใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของตนยังมีผลใช้ได้ยู่เท่านั้น”
<p>9) การกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 60 วัน แต่ไม่เกิน 90 วัน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานที่กำหนดผ่านช่องทางที่สำนักงานกำหนด</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นระยะเวลาที่เพียงพอสำหรับการเตรียมการ (ภักดิ์สร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด) • เหมาะสม เนื่องจาก มีการกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก การยื่นคำขอต่ออายุ ล่วงหน้าสามารถช่วยลดความเสี่ยงที่ใบอนุญาต จะหมดอายุโดยไม่เจตนา และผู้ได้รับใบอนุญาตมีเวลา เพียงพอในการเตรียมเอกสารที่จำเป็นสำหรับการต่ออายุใบอนุญาต (จรรยาธิษั พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ควรพิจารณาเพิ่มวัน จากไม่น้อยกว่า 90 วัน เป็นไม่น้อยกว่า 120 วัน (รัตตินนท์ เงินประสม/Thai AirAsia Company Limited) 	<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลาเหมาะสมแล้ว
<p>10) การกำหนดห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศขนส่ง วัตถุอันตรายซึ่งได้กำหนดเป็นวัตถุอันตรายต้องห้าม ภายใต้สภาวะการณปกติ หรือเป็นสัตว์มีชีวิตที่ติดเชื อเว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดการยกเว้น หรือการรับรอง ในกรณีเร่งด่วนพิเศษ การขนส่ง รูปแบบอื่นไม่สามารถปฏิบัติได้ หรือเพื่อประโยชน์ สาธารณะเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อป้องกันสถานการณ์ โรคระบาด จึงควรมีมาตรการที่เหมาะสมเพียงพอ (ภัสสร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบิน กรุงเทพฯเวิลด์ไวด์โพลท์เซอร์วิส จำกัด) • เหมาะสม เนื่องจาก มีการกำหนดระยะเวลา ที่เหมาะสม (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) • เหมาะสม เนื่องจาก ช่วยลดความเสี่ยงจาก การเกิดอุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ การต้องได้รับใบอนุญาตจะช่วยให้หน่วยงานสามารถ ควบคุม และ ตรวจสอบการดำเนินงานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ (จรรยาธิษั พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจาก ในกรณี Exemptions การอนุญาตตามข้อกำหนดการยกเว้น ควรจะต้องเพิ่มเงื่อนไขหรือข้อกำหนดโดยให้ผู้ขอใบอนุญาตต้องประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment) ในการขนส่งวัตถุอันตราย เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด Exemptions Policy ของ CAAT และตอบ ICAO PQ ด้วย การคำนึงถึงการได้รับ (exemption) หรือ การรับรองจาก ให้รวม รัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ด้วย ซึ่งเป็นรัฐที่สำคัญและเป็นรัฐที่ออกใบอนุญาต AOC (รวบรวมจาก Operators) 	<ul style="list-style-type: none"> • เพิ่มเติมร่างข้อ 13 ให้มีการประเมิน ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment)
<p>11) การกำหนดให้ผู้ประสงค์จะขออนุญาตหรือ การรับรองต้องยื่นคำขอพร้อมเอกสารหลักฐานที่ต้อง ครบถ้วนต่อสำนักงานล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วันทำการ ก่อนอากาศยานจะออกเดินทาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก มีการกำหนดระยะเวลา ที่เหมาะสม (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเสริมสร้าง ความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตราย (จรรยาภักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) 	
<p>12) การกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับ วัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็น พิเศษมีหน้าที่ตามที่กำหนด ได้แก่ ดำเนินงาน ตามคู่มือการดำเนินงานและแผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับ วัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล เป็นพิเศษที่ได้ปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันและได้รับ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม แต่ประสงค์ให้เพิ่มเติมเรื่องวิธีการ มาตรการที่เหมาะสมให้ผู้ประกอบการใช้เป็นแนวทาง ปฏิบัติ (ภักดิ์สร เอกมฤเคนทร์/บริษัทบริการภาคพื้น การบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด) • เหมาะสม เนื่องจาก การรักษาความ ปลอดภัยในการบิน และการป้องกันไม่ให้เกิด 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>การรับรองหรือยอมรับจากผู้อำนวยการแล้ว จัดการฝึกอบรมและแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษให้แก่บุคลากร ผู้ปฏิบัติหน้าที่ จัดให้มีการตรวจสอบภายใน จัดให้มีการตรวจสอบผู้ดำเนินงานอื่น ต้องแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษต่อหน่วยงานบริการฉุกเฉินที่รับผิดชอบ และสำนักงานโดยไม่ชักช้าเมื่อมีกรณีเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์หรืออุบัติการณ์รุนแรง และจัดทำรายงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษให้สำนักงานทราบเป็นประจำทุกเดือน</p>	<p>อุบัติเหตุนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่ง (จรรยาภักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจาก <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อให้สอดคล้องกับ Management และให้เห็นถึงมาตรฐานเกี่ยวข้องกับด้านเอกสาร ควรเพิ่มในข้อ 2 ปรับปรุงคู่มือ ควบคุมและจัดการเอกสารอย่างเป็นระบบ 2. ข้อ 7 จัดทำรายงาน ควรกำหนดขอบเขตของ <p>ข้อมูลสำหรับ FAOC ว่าเป็นข้อมูลการขนส่งเฉพาะเข้า-ออกราชอาณาจักรไทยเท่านั้น (รวบรวมจาก Operators)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เพิ่มข้อความ “โดยมีการควบคุมและจัดการเอกสารอย่างเป็นระบบ” ในร่างข้อ 15 (2) • ร่างข้อ 15 (7) เหมาะสมแล้ว
<p>13) การกำหนดอำนาจของผู้ตรวจสอบด้านการบิน ในการสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแก้ไขปรับปรุงการกระทำนั้น หรือดำเนินการใดภายในกำหนด หากปรากฏว่า ผู้ได้รับอนุญาตกระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ หรือไม่สามารรถดำเนินงานไปด้วยความปลอดภัย</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มความเข้มงวดในการควบคุมดูแลการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย (จรรยาภักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) 	
<p>14) การกำหนดอำนาจของผู้อำนวยการ กพท. ในการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษเมื่อปรากฏว่า ผู้ได้รับอนุญาตไม่กระทำการแก้ไขปรับปรุงหรือ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการป้องกันปัญหาซ้ำซาก สร้างมาตรฐานการปฏิบัติงาน และส่งเสริมการดำเนินงานที่มีความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ (จรรยาภักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการแจ้งข้อมูลสถานะของใบอนุญาตหน้าเว็บไซต์ กพท. อยู่แล้ว

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือกระทำการฝ่าฝืนซึ่งก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> • ควรแก้ไข เนื่องจากควรเพิ่มเงื่อนไข หากถูกเพิกถอนจะต้องคืนใบอนุญาตแก่ผู้อำนวยการเพื่อป้องกันการนำใบอนุญาตไปใช้โดยมิชอบ (รวบรวมจาก Operators) 	
15) การกำหนดอำนาจของผู้อำนวยความสะดวก กพท. ในการเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตกระทำการขนส่งวัตถุอันตรายต้องห้ามหรือสัตว์มีชีวิตที่ติดเชื้อโดยไม่ได้รับการอนุญาตหรือการรับรอง กระทำการฝ่าฝืนซึ่งก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อการเดินอากาศ หรือถูกพักใช้ใบอนุญาตมาแล้ว 2 ครั้งภายในระยะเวลา 1 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตจะขอใบอนุญาตใหม่ได้เมื่อพ้นระยะเวลาของการเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้ว 2 ปี นับถัดจากวันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้น	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก มีการวางแผนที่มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการความเสี่ยง และมีการปรับปรุงระบบการควบคุมดูแลให้มีประสิทธิภาพ (จรรยาภักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ประสงค์ให้เพิ่มเติมให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิในการอุทธรณ์ได้ด้วย หากผู้ประกอบการไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของผู้อำนวยความสะดวก (ภักศสร เอกมฤคเณทร์/บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวท์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด) 	<ul style="list-style-type: none"> • มีสิทธิอุทธรณ์ตามกฎหมายวิ.ปกครองอยู่แล้ว
16) การกำหนดให้ใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกักอากาศยานที่ออกตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกักอากาศยาน พ.ศ. 2558 ให้มีผลใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบอนุญาต และให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยยื่นคำขอใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของ	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการป้องกันการละเมิดกฎหมาย สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสาร ทำให้การดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานสากล (จรรยาภักษ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>ต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามข้อกำหนดนี้ ก่อนวันที่ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน และให้ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายต่อไปได้ จนกว่าผู้อำนวยการจะมีคำสั่งไม่อนุญาตให้ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายตามข้อกำหนดนี้</p>		
<p>17) การกำหนดให้ผู้ดำเนินอากาศของไทย ที่ผู้อำนวยการประกาศรายชื่อให้เป็นผู้ได้รับอนุญาต ให้พาวัตถุอันตรายประเภทอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยานให้ถือว่าเป็น ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่ง สิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ประเภทอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืนและสิ่งเทียมอาวุธปืนที่ผู้โดยสาร พาไปกับอากาศยาน ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ใน ข้อกำหนดนี้</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการสร้างความ ชัดเจนในระบวนการปฏิบัติตามข้อกำหนด รับประกัน ความปลอดภัย ส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม และปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด (จรรยาวัฑ์ พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อน เมนทารี) • ควรแก้ไข เนื่องจาก ควรที่จะแปลประกาศ รายชื่อให้เป็นภาษาอังกฤษด้วยและแจกจ่ายไปยังสาย การบินต่างประเทศก่อนที่ข้อกำหนดนี้จะมีผลบังคับใช้ (Tanwarit Choojitarom/All Nippon Airways) 	<ul style="list-style-type: none"> • สามารถดำเนินการแปลได้
<p>18) การกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ และผู้ดำเนินงานอื่นที่ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ อยู่ก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับยื่นคำขอ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายและสิ่งของ ต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามข้อกำหนดนี้ ภายใน 180 วันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และให้ดำเนินงานต่อไปได้จนกว่าผู้อำนวยการ จะมีคำสั่งไม่อนุญาตให้ดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก สามารถช่วยให้มั่นใจว่า ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ความเข้าใจในหลักการ และข้อกำหนด ลดความซับซ้อนในการจัดทำและ ปรับแผนการฝึกอบรม (จรรยาวัฑ์ พุ่มใหญ่/ ไทยไลอ้อน เมนทารี) 	

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
และสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามข้อกำหนดนี้ ทั้งนี้ ระหว่างการดำเนินงานต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ และข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้อง		
19) การกำหนดให้แผนฝึกอบรมเกี่ยวกับวัตถุอันตรายที่ผู้อำนวยการได้ให้การรับรองไว้ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศให้มีผลบังคับได้ต่อไปจนกว่าสิ้นระยะเวลาการรับรองตามที่ผู้อำนวยการกำหนดไว้	<ul style="list-style-type: none"> • เหมาะสม เนื่องจาก สามารถลดความยุ่งยากและภาระงานที่อาจเกิดขึ้นจากการต้องยื่นขอการรับรองใหม่ เสริมสร้างกระบวนการอนุมัติให้มีความคล่องตัว (จรรยาวัชร พุ่มใหญ่/ไทยไลอ้อนเมนทารี) 	
20) การกำหนดให้คำขอที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าเป็นคำขอตามข้อกำหนดนี้ และให้ดำเนินการกับคำขอดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดนี้		
<p>ความคิดเห็นอื่นๆ ดังนี้ (Nattawut Buppadech/Garuda Indonesia)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ควรที่จะมีแนวทางการบังคับใช้ข้อกำหนดนี้ เช่น การสังเกตการณ์ กระบวนการตรวจสอบ และบทลงโทษกรณีผู้ไม่ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดที่มีการบังคับใช้ที่ชัดเจนสามารถช่วยให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้อย่างเคร่งครัด 2. ค่าธรรมเนียมอาจก่อให้เกิดภาระทางการเงินต่อผู้มาขอรับใบอนุญาตได้ เมื่อประสงค์จะขอใบอนุญาตหลายใบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการขนาดเล็ก 3. ในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วนหรือความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ควรที่จะมีกระบวนการที่รวดเร็วสำหรับการออกใบอนุญาตชั่วคราวหรือใบอนุญาตฉุกเฉิน เมื่อผู้ดำเนินการเดินอากาศมีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานของสำนักงาน 	<ul style="list-style-type: none"> • จะมีการจัดทำการประชุมเพื่อซักซ้อมความเข้าใจและแนวทางปฏิบัติตามข้อบังคับฉบับนี้ต่อไป • มีการปรับเพิ่มอายุใบอนุญาตเป็น 5 ปี ซึ่งเหมาะสมกับค่าธรรมเนียมแล้ว • ไม่มีฐานอำนาจให้ออกใบอนุญาตชั่วคราว แต่สำหรับผู้ดำเนินการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันสามารถยื่นคำขอและดำเนินการต่อไปได้เลยจนกว่าผู้อำนวยการจะไม่อนุญาต ตามบทเฉพาะกาลข้อ 21 	

