

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อร่างพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิด ของผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

๑. ประเด็นที่เปิดให้มีการแสดงความคิดเห็น

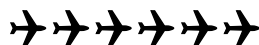
ร่างพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีต่าง ๆ ทั้งในส่วน
ของมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ซึ่งผู้ขนส่ง
ไม่อาจบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดของตนได้ เกณฑ์จำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากกรณีล่าช้าใน
การรับขนคนโดยสาร เกณฑ์จำกัดความรับผิดในกรณีที่สัมภาระลงทะเลเปื้อนถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย
หรือในกรณีที่สัมภาระล่าช้า และเกณฑ์จำกัดความรับผิดในกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือใน
กรณีที่ของล่าช้า ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร และให้เสนอข้อควรแก้ไข (ถ้ามี)

๒. สรุปข้อมูลเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็น

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ
ร่างพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศ
ระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยการเผยแพร่ลงเว็บไซต์ กพท. ที่ <https://www.caat.or.th/th/archives/89245> เพื่อให้
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกรอกแบบฟอร์มแสดงความคิดเห็น ตั้งแต่วันที่ ๒๘ ตุลาคม ถึง ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๗
โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นเป็นประชาชนทั่วไป และรวมถึงผู้ขนส่งทางอากาศ

๓. สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น

ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็นต่อร่างพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเกณฑ์จำกัดความรับผิดของ
ผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ภายในระยะเวลาที่กำหนด



**ตารางสรุปความคิดเห็นและคำชี้แจง/ข้อแก้ไขร่างข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ฉบับที่ .. ว่าด้วยการอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ
เพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร**

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
บท อาศัย อำนาจ	อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๑/๑๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้	-	-
๑	ข้อกำหนดนี้ เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ..ว่าด้วยการอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร”	นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ) หลักการของมาตรา ๔๑/๑๒๖ ไม่ใช่เรื่องใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ (Foreign Air Operator Certificate: FAOC) น่าจะเป็น Foreign Air Operating Permit มากกว่า เพราะไม่ใช่เรื่อง SAFETY	คำชี้แจง เป็นการให้อนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรไทย โดยมิได้พิจารณาเรื่องความปลอดภัย แต่เป็นเรื่องการเข้าสู่ตลาด (Market Entry) ซึ่งจะพิจารณามิตัดด้านเศรษฐกิจ
๒	ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป	-	-
๓	ในข้อกำหนดนี้ “ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ” หมายความว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของต่างประเทศที่ให้บริการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรไม่ว่าด้วยตนเองหรือบุคคลอื่น หรือโดยการเช่าอากาศยานหรือการดำเนินการรูปแบบอื่นใด	นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ) เป็นนิยามตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แต่คำว่า “บุคคลอื่น” หมายถึง บุคคลใด หรือกรณีใด และ “การดำเนินการรูปแบบอื่นใด” เป็นการเปิดกว้าง พอลจะมีตัวอย่างหรือไม่ อย่างไร	คำชี้แจง ๑. บุคคลอื่น คือ Codesharing และเช่าอากาศยานจะเป็น wet lease และ dry lease ๒. Overfly ใช้สิทธิตาม Air Transit Agreement และไม่ต้องขออนุญาตตามข้อกำหนดนี้ แต่ต้องขออนุญาตทำการบิน (Flight Permit)

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๓ (ต่อ)			ข้อแก้ไข กพท. พิจารณาทบทวนแล้ว เห็นว่าคำดังกล่าว มีบทนิยามเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฯ จึงไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดไว้ในข้อกำหนดฉบับนี้อีก และเสนอให้ตัดออก (อ้างอิงแนวทางการยกร่างกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา)
	“ความตกลง” หมายความว่า ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (Air Services Agreement)	-	-
	“หนังสืออนุญาต” หมายความว่า หนังสืออนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เข้ามายังหรือออกจากประเทศไทย		ข้อแก้ไข แก้ไขให้เป็น “ใบอนุญาต” เพื่อให้สอดคล้องเป็นระบบเดียวกันกับใบอนุญาตอื่น ๆ ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ (อ้างอิงบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 135/2551) ร่างที่แก้ไข ““ใบอนุญาต” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศเพื่ออนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร”
	“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	-	-
	“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	-	-
๔	ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาหรือออกจากราชอาณาจักรตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) มีคุณสมบัติถูกต้องและครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในความตกลงซึ่งกำหนดไว้สำหรับกรยอมรับเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศคู่ภาคี (๒) ได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ตามความตกลง	นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนสายการบินแอร์เอเชีย) ตามข้อ ๔ (๑) ระบุว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศต้องมีคุณสมบัติถูกต้องและครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในความตกลงฯ ซึ่งหลักการของความตกลง คือ เรื่อง Substantial Ownership and Effective Control ฉะนั้น สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศรายเดิมควรมีการขอให้ยื่นเอกสารประกอบคำขอเพื่อยืนยันคุณสมบัติตามข้อนี้	คำชี้แจง ข้อกำหนดเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและอำนาจในการบริหารกิจการที่แท้จริง (Substantial Ownership and Effective Control: SOEC) ของแต่ละประเทศกำหนดไว้แตกต่างกัน บางประเทศกำหนดให้ความเป็นเจ้าของต้องเป็นของคนชาตินั้น บางประเทศให้คนชาติอื่นสามารถเป็นเจ้าของได้ ๑๐๐% ดังนั้น ทาง กพท.

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๔ (ต่อ)	(๓) มีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยที่มีผลใช้ได้	<p>ตัวอย่างเช่น หนังสือรับรองบริษัทฯ เพื่อให้เห็นรายชื่อผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท และเอกสารที่แสดงรายละเอียดของผู้ถือหุ้น และกรรมการและผู้มีอำนาจลงนามผูกพันเพื่อพิจารณาสัดส่วนผู้ถือหุ้น เพื่อยืนยันว่ายังคงมีคุณสมบัติถูกต้องตามความตกลง</p> <p><u>นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์)</u> เหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อกำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ปัจจุบัน</p> <p><u>รอง ผอ. กพท.</u> หากผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลง (Designated Airline) แล้ว ยังคงต้องตรวจสอบคุณสมบัติว่าเป็นไปตาม ๔ (๑) หรือไม่</p>	<p>จะต้องตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศให้เป็นไปตามความตกลงของแต่ละประเทศ</p> <p><u>ข้อแก้ไข</u></p> <p>๑) จะกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศยื่นเอกสารหลักฐานประกอบคำขอเพื่อแสดงว่ามีคุณสมบัติตามความตกลง</p> <p>- สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศรายที่ประกอบกรอยู่ก่อนและเคยได้รับ Designated Airline แล้ว จะต้องส่งเอกสารข้อมูลผู้ถือหุ้น และกรรมการและผู้มีอำนาจลงนามผูกพันที่เป็นปัจจุบันที่สุด หรือหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลจากที่เคยส่งเอกสารมาเมื่อครั้งขอ Designated Airline ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นต้องแจ้งมายังกพท. เพื่อยืนยันว่ายังคงมีคุณสมบัติตรงตามความตกลง</p> <p>- สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศรายใหม่ที่ขอ Designated Airline กพท. ระบุให้รายละเอียดของ ผู้ถือหุ้น และกรรมการและผู้มีอำนาจลงนามผูกพันเป็นหนึ่งในเอกสารที่จำเป็นต้องยื่น เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศรายใหม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อ ๔ (๑)</p> <p>๒) ปรับปรุงการใช้ถ้อยคำ “สายการบินที่กำหนด” โดยแก้ไขเป็น “ได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลง” เพื่อให้สอดคล้องกับถ้อยคำที่ใช้ในมาตรา ๔๑/๑๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๔ (ต่อ)		<p>นางสาวมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอสโซลูท ลอร์เยอร์ หัวหิน จำกัด) ไม่เหมาะสม เพราะคุณสมบัติของผู้ขอรับการอนุญาตกำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคหนึ่ง แล้วมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง ไม่ได้ให้อำนาจออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอ</p>	<p><u>ร่างที่แก้ไข</u> “ข้อ ๔ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) มีคุณสมบัติถูกต้องและครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในความตกลง<u>สำหรับการได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์</u>ซึ่งกำหนดไว้สำหรับการยอมรับเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศคู่ภาคี”</p> <p><u>คำชี้แจง</u> ข้อกำหนด กพท. ฉบับนี้ไม่ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตขึ้นใหม่ แต่นำคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ มารับไว้เท่านั้น เพื่อนำไปสู่ข้อ ๕ ซึ่งส่วนหนึ่งประกอบด้วยเอกสารที่ใช้ยืนยันคุณสมบัติของผู้ขอด้วย</p>
๕	<p>ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๔ ยื่นขออนุญาตต่อผู้อำนวยการตามแบบที่ผู้อำนวยการกำหนด พร้อมด้วยเอกสารและหลักฐาน ดังต่อไปนี้</p>	<p><u>นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์)</u> เหมาะสมเพราะเป็นเอกสารต่าง ๆ ที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศต้องนำส่ง กพท. อยู่แล้ว ก่อนที่จะมีข้อกำหนดฯ ฉบับนี้</p> <p><u>นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ)</u> คุณสมบัติข้อ ๔ (๑) บอกว่าต้องมี Substantial ownership เป็นคุณสมบัติประการหนึ่ง ฉะนั้น ในส่วนของเอกสารก็ควรจะต้องมีเอกสารเพื่อยืนยันสัดส่วนผู้ถือหุ้นซึ่งในต่างประเทศก็ได้ขอเอกสารนี้ด้วย แต่หากเป็นการขอครั้งแรกแล้วมี Designation letter ก็ยืนยันเรื่อง SOEC</p>	<p><u>ข้อแก้ไข</u> เพิ่มเติมเอกสารหลักฐานที่แสดงว่ามีคุณสมบัติตามความตกลงฯ (ASA) และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญต้องยื่นเอกสารมาแจ้งด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับคุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับอนุญาตตามร่างข้อ ๔ (๑)</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u> “ข้อ ๕ ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๔ ยื่นขออนุญาตต่อผู้อำนวยการตามแบบที่ผู้อำนวยการกำหนด พร้อมด้วยเอกสารและหลักฐาน ดังต่อไปนี้</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๕ (ต่อ)		แล้ว และเรื่อง SOEC จะต้องเกี่ยวข้องกับรายการงานการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญด้วย	<u>(๑)เอกสารหลักฐานที่แสดงว่าผู้ขอมีคุณสมบัติถูกต้องและครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในความตกลงตามข้อ ๔ (๑) ซึ่งรวมถึงสำเนาหนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคลซึ่งแสดงรายการเกี่ยวกับชื่อ ทุน วัตถุประสงค์ ที่ตั้งสำนักงาน รายชื่อและสัญชาติของกรรมการและผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคลที่เป็นปัจจุบัน หรือหลักฐานการจดทะเบียนทางธุรกิจ (Business Registration) อื่นใดที่มีรายละเอียดดังกล่าว”</u>
	(๑) สำเนาใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามข้อ ๔ (๑)	-	<u>ร่างที่แก้ไข</u> “(๒) สำเนาใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามข้อ ๔ (๒)”
	(๒) สำเนาหนังสือแจ้งการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดจากประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าวตามข้อ ๔ (๒)	<p><u>นายจิรววิทย์ฯ (ผู้แทนสายการบิน Cathaypacific Airways & Air Hong Kong)</u> หนังสือแจ้งการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด จะมีการกำหนดรูปแบบเฉพาะหรือให้ไปปฏิบัติตามที่การบินพลเรือน (CAA) ต่างประเทศกำหนด</p> <p><u>นางชวลีณีฯ (ผู้แทนจากสายการบินคาร์โกลักซ์)</u> ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ทำการบินมานานแล้วยังคงต้องยื่นเอกสารตาม (๒) หรือไม่ ขอให้เป็นเอกสารที่รับรอง (Certified) แทนเอกสารดั้งเดิมของ ASA ได้หรือไม่</p> <p><u>นางสาวทิวาพรฯ และนางสาวกัญญาภักฯ (ผู้แทน Xiamen Airlines)</u> เอกสารนี้กรมการบินจีน (CAAC) เป็นผู้ดำเนินการสายการบินจึงไม่มีเอกสารนี้ หรือหากตรวจสอบในระบบของ CAAC จะพบข้อมูล แต่มีเพียงภาษาจีนและนำข้อมูลออกจากระบบได้ด้วยวิธีการถ่ายภาพหน้าจอ</p>	<p><u>คำชี้แจง</u></p> <p>- รูปแบบหนังสือแจ้งการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดให้เป็นตามที่ CAA ต่างประเทศกำหนดไว้ แต่การกำหนดให้เป็น Designated airline จะต้องมีการหัวข้อครบถ้วน ว่าแต่งตั้งโดยประเทศใด</p> <p>- กพท. จะพิจารณาทบทวนว่าจะไม่ขอสำเนาหนังสือแจ้งการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด หากสายการบินนั้น กพท. มีอยู่แล้ว แต่จะขอเอกสารยืนยันคุณสมบัติตามความตกลงฯ เพื่อให้ กพท. อัปเดตข้อมูลและตรวจสอบคุณสมบัติ ฉะนั้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศฯ ที่ทำการบินมาเป็นระยะเวลานาน จึงไม่ต้องยื่นเอกสารดังกล่าวมาที่ กพท. โดย กพท. จะแจ้งเกณฑ์อีกครั้งว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศฯ ที่ทำการบินมาเป็นระยะเวลาเท่าไรจึงจะต้องยื่นเอกสารนี้ ส่วนผู้ดำเนินการเดินอากาศฯ ที่เพิ่งได้รับการยอมรับเป็นสายการบินที่กำหนดแล้วไม่จำเป็นต้องยื่นเอกสารตาม (๒)</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๕ (ต่อ)	(๒) สำเนาหนังสือแจ้งการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดจากประเทศที่ รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าวตามข้อ ๔ (๒) (ต่อ)		<p><u>ข้อแก้ไข</u> ปรับปรุงการใช้ถ้อยคำ “สายการบินที่กำหนด” โดยแก้ไขเป็น “ได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลง” เพื่อให้สอดคล้องกับถ้อยคำที่ใช้ในมาตรา ๔๑/๑๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u></p> <p>“ข้อ ๔..</p> <p>(๓) สำเนาหนังสือแจ้ง<u>การได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลง</u>แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดจากประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าวตามข้อ ๔ (๒) <u>หรือเอกสารหลักฐานอื่นใดที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขอได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงตามข้อ ๔ (๓)”</u></p>
	(๓) สำเนาใบอนุญาตประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Air Operating License) ของประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าว (ถ้ามี)	-	-
	(๔) เอกสารหลักฐานแสดงการจัดทำประกันภัยที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สาม โดยจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยความรับผิดชอบตามสัญญาดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม	-	-
	(๕) ข้อตกลงการให้บริการภาคพื้น (Ground Handling Agreement)	นายวสันต์ฯ (ผู้แทนสายการบิน Cathaypacific Airways & Air Hong Kong) หากข้อตกลงดังกล่าวหมดอายุ และยังอยู่ระหว่างการเจรจกันระหว่างบริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นกับ	คำชี้แจง เจตนารมณ์ในการขอเอกสารนี้เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศจะมีผู้ที่ดูแลการให้บริการภาคพื้นในสนามบินของไทย ฉะนั้น หากข้อตกลงฯ หมดอายุ

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๕ (ต่อ)	(๕) ข้อตกลงการให้บริการภาคพื้น (Ground Handling Agreement) (ต่อ)	สายการบิน แต่ยังไม่ยุติ ทำให้ไม่สามารถทำสัญญาใหม่ได้ ทันก่อนวันหมดอายุที่ระบุไว้ในข้อตกลงเดิม กรณีเช่นนี้จะ สามารถยื่นเอกสารที่เป็นร่างข้อตกลงได้ หรือต้องรอจนกว่า การเจรจาจะเสร็จสิ้น ได้ข้อตกลงฉบับใหม่แล้วจึงยื่น เอกสารดังกล่าวมายัง กพท. นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็ปโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ควรแก้ไข เพื่อให้สอดคล้องกับการเสนอตัดข้อ ๔ ออก และ (๕) ข้อตกลงการให้บริการภาคพื้น ควรระบุว่า เป็นกรณี ไม่ได้ทำด้วยตนเองไว้ด้วย	ขณะยื่นคำขออนุญาตตามข้อกำหนดฯ นี้ อาจส่งเป็น ร่างข้อตกลงฯ ฉบับใหม่ แต่จะต้องระบุด้วยว่าอยู่ระหว่าง เจรจา และจะแล้วเสร็จเมื่อไร แล้วถ้าลงนามในข้อตกลงฯ เรียบร้อยแล้ว ต้องส่งมาให้ กพท. ในทันที และ ผอ.กพท. จะไม่อนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศดังกล่าว จนกว่าข้อตกลงฯ ดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับ ซึ่งเอกสารนี้ มีเหตุผลและความจำเป็นที่จะต้องขอ และยังมีผลต่อ การพิจารณาอนุญาตทำการบิน (Flight Permit) ด้วย ข้อแก้ไข กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่า ผู้ดำเนินการ เดินอากาศต่างประเทศที่มีเอกสารข้อตกลงการให้บริการ ภาคพื้น (Ground Handling Agreement) ที่ต้องยื่นประกอบ คำขออนุญาตนี้ จะมีเฉพาะรายที่ไม่ได้ทำบริการภาคพื้นด้วย ตนเอง จึงได้เพิ่มเติมเงื่อนไขประกอบไว้เพื่อความชัดเจน ร่างที่แก้ไข “(๕) ข้อตกลงการให้บริการภาคพื้น (Ground Handling Agreement) ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต่างประเทศดังกล่าวไม่ได้ให้บริการภาคพื้นด้วยตนเอง”
๖	การยื่นคำขอและเอกสารหลักฐานตามข้อ ๕ ให้ผู้ขอยื่นคำขอล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า ๑๒๐ วันก่อนวันที่จะเริ่มต้นประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อ การพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร โดย สามารถยื่นเป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์มายังไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ของ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของสำนักงาน	นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็ปโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ใช้ระยะเวลาดำเนินการกับคำขอนานเกินสมควร นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์) เหมาะสม ระยะเวลาอย่างน้อย ๑๒๐ วัน ก่อนเริ่มต้น ประกอบฯ สอดคล้องกับระยะเวลาที่สายการบินวางแผน เส้นทางบินในแต่ละฤดูกาล	คำชี้แจง ๑๒๐ วันเป็นระยะเวลาสำหรับการตรวจสอบคำขอ คุณสมบัติของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ขออนุญาต ตลอดจนเอกสารหลักฐานประกอบคำขอเพื่อยืนยันคุณสมบัติ ของผู้ขอ เทียบเคียงกับระยะเวลาในการขอต่ออายุใบอนุญาต ประกอบกิจการการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดให้ผู้ขอต้องยื่น คำขอต่ออายุใบอนุญาตฯ ก่อนล่วงหน้า ๑๒๐ วัน
๗	ผู้อำนวยการจะออกหนังสืออนุญาตให้แก่ผู้ขอ เมื่อปรากฏว่า (๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๔ (๒) คำขอ และเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๕	นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็ปโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ๑) ควรแก้ไข เนื่องจากในหมวด ๔/๒ จะใช้คำว่า “ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาต”	ข้อแก้ไข ๑) เนื่องจากมาตรา ๔๑/๑๒๖ ไม่ได้กำหนดว่า “ได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือ” เพียงแต่กำหนดว่า “ได้รับอนุญาตจาก

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๗ (ต่อ)	<p>ในการออกหนังสืออนุญาต ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไข หรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามาয়ংหรือออกจากราชอาณาจักรได้ตามที่เห็นสมควร</p> <p>หนังสืออนุญาตให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายข้อกำหนดนี้</p>	<p>เหตุใดจึงใช้คำว่า “หนังสืออนุญาต” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ มีการใช้คำว่า “ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ” ซึ่งเป็นการเฉพาะครั้ง ไม่ควรใช้คำให้เกิดความสับสน</p> <p><u>ข้อเสนอแก้ไข</u> ควรใช้คำว่า “ใบอนุญาต” ให้เป็นระบบเดียวกัน</p> <p>๒) ใน (๑) ควรแก้ไขให้สอดคล้องกับการเสนอตัดข้อ ๔ และ ๓) ต้องกำหนดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดที่จะกำหนดท้ายหนังสืออนุญาตให้เห็นชัดเจนว่ามีอะไรบ้าง เนื่องจากมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง บัญญัติให้ “เงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาต ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้บัญชาการ” ข้อกำหนดจะกำหนดให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการกำหนด (โยนอำนาจ) ไม่ได้ ทั้งนี้ ควรกำหนดให้ครอบคลุมเงื่อนไขที่จะไม่ให้เพิ่มความจุ ความถี่ หรือเส้นทางบิน และการไม่อนุญาตในฤดูกาลบินถัดไป</p> <p><u>นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์)</u> เหมาะสม เป็นไปตามขั้นตอนตามข้อ ๔-๖</p>	<p>ผู้อำนวยการ” กพท. จึงพิจารณาทบทวนให้ออกเป็น “ใบอนุญาต” เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่จะได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>๒) กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่า ไม่สามารถกำหนดไว้ในวรรคสองเพื่อให้อำนาจ ผอ.กพท. ในการกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกอบกิจการฯ เพื่อให้ผู้ได้รับอนุญาตปฏิบัติตามเพิ่มเติมจากเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฉบับนี้ เนื่องจากกฎหมายแม่บทบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่า “เงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาตให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้บัญชาการ” ข้อกำหนดฉบับนี้จึงต้องกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดทั้งหมดที่จะให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตาม และไม่สามารถกำหนดให้อำนาจดุลพินิจให้ ผอ.กพท. ไปกำหนดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดเพิ่มเติมได้อีก</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u> เสนอให้ตัดร่างข้อ ๗ วรรคสองออก</p> <p>“ข้อ ๗ ผู้อำนวยการจะออกหนังสือใบอนุญาตให้แก่ผู้ขอเมื่อปรากฏว่า</p> <p>(๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๔</p> <p>(๒) ค่าขอ และเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๕</p> <p>ในการออกหนังสืออนุญาต ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามาয়ংหรือออกจากราชอาณาจักรได้ตามที่เห็นสมควร</p> <p>หนังสือใบอนุญาตให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายข้อกำหนดนี้”</p>
๘	<p>หนังสืออนุญาตให้มีอายุคราวละไม่เกินห้า (๕) ปี</p>	<p>นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ) ตัวเลข ๕ ปีมาจากไหน แต่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕ ปี หมายความว่า อาจจะออกให้ ๑, ๒, ๓, ๔ หรือ ๕ ปี ก็ได้ใช่หรือไม่ และ</p>	<p>คำชี้แจง มาจากแนวคิดของใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของไทย เนื่องจากกิจกรรมคล้ายกัน</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๘ (ต่อ)	หนังสืออนุญาตให้มีอายุคราวละไม่เกินห้า (๕) ปี (ต่อ)	<p>เป็นการเทียบเคียงกับอายุใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนหรือไม่</p> <p><u>นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ)</u> ควรกำหนดเวลาที่แน่นอน เช่น ห้าปี หากจะกำหนดไม่เกินใครจะเป็นผู้ใช้ดุลพินิจ หากจะกำหนดไม่เกินห้าปี ต้องกำหนดเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจว่าจะให้ หนึ่ง สอง สาม สี่ หรือห้าปี เมื่อใด</p>	<p><u>ข้อแก้ไข</u> กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่า ควรจะกำหนดเป็นอายุ ๕ ปี แทน “ไม่เกินห้า (๕) ปี” โดยไม่ให้ดุลพินิจแก่ผอ.กพท. เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศทุกรายได้รับการอนุญาตที่มีอายุเท่ากัน และยุบรวมไปกำหนดไว้ท้ายร่างข้อ ๗ เพื่อให้กระชับ</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u></p> <p>“ข้อ ๗ ผู้อำนวยการจะออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขอ เมื่อปรากฏว่า</p> <p>(๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๔</p> <p>(๒) ค่าขอ และเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๕</p> <p>ใบอนุญาตให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายข้อกำหนดนี้ และให้มีอายุคราวละห้า (๕) ปี”</p>
๙	<p>การขอต่ออายุหนังสืออนุญาต ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตยื่นคำขอต่อผู้อำนวยการตามแบบที่ผู้อำนวยการกำหนดก่อนวันที่หนังสืออนุญาตดังกล่าวสิ้นอายุอย่างน้อยเก้าสิบ (๙๐) วัน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานตามข้อ ๕ ที่เป็นปัจจุบัน และให้นำความในข้อ ๗ มาใช้บังคับกับการพิจารณาต่ออายุหนังสืออนุญาตโดยอนุโลม</p> <p>เมื่อได้ยื่นคำขอต่ออายุหนังสืออนุญาตภายในเวลาที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นสามารถประกอบกิจการต่อไปได้จนกว่าผู้อำนวยการจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุหนังสืออนุญาต</p>	<p><u>นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์)</u> การกำหนดระยะเวลาอย่างน้อย ๙๐ วัน ในทางปฏิบัตินี้อาจจะไม่สามารถรวบรวมเอกสารได้ทันก่อน ๙๐ วัน</p> <p><u>ข้อเสนอแก้ไข</u> ตัดคำว่า “อย่างน้อย” ออกเพื่อให้สามารถยื่นคำขอแม้ว่าจะล่วงหน้าน้อยกว่า ๙๐ วัน</p> <p><u>นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ)</u> ถ้ายื่นคำขอต่ออายุล่วงหน้าน้อยกว่า ๙๐ วัน จะเกิดผลอย่างไร</p>	<p><u>คำชี้แจง</u> เป็นระยะเวลาที่เหมาะสมกับระยะเวลาในการดำเนินการเพื่อให้ต่ออายุได้ทันก่อนหนังสืออนุญาตหมดอายุ ทั้งยังเป็นระยะเวลาพอสมควรที่ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ จัดเตรียมเอกสารสำหรับการยื่นขออนุญาต หากระยะเวลาสั้นกว่านี้จะทำให้ กพท. ดำเนินการไม่ทัน</p> <p><u>คำชี้แจง</u> ตามแนวทางของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หากผู้ดำเนินการเดินอากาศฯ รายใด ยื่นคำขอมาน้อยกว่าระยะเวลา ๙๐ วัน กพท. จะต้องคำนึงด้วยว่าจะสามารถดำเนินการได้ทันหรือไม่ โดยหลัก กพท. จะคืนคำขอดังกล่าว หากพิจารณาแล้วเห็นว่าจะไม่สามารถดำเนินการต่ออายุให้แก่ผู้ขอได้ทัน ก่อนที่หนังสืออนุญาตเดิมจะหมดอายุ เว้นแต่ กพท. จะพิจารณาแล้วว่าดำเนินการต่ออายุได้ทัน จึงจะรับคำขอต่ออายุไว้ดำเนินการต่อไป ซึ่งในกรณีคืนคำขอผู้ดำเนินการเดินอากาศฯ จะต้องทำเรื่องขอใบอนุญาตใหม่</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๐	<p>ในกรณีหนังสืออนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้รับหนังสืออนุญาตยื่นคำขอรับใบแทนหนังสืออนุญาตต่อผู้อำนวยการ พร้อมด้วยเอกสารและหลักฐานการแจ้งความด้วย</p> <p>การออกใบแทนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามแบบหนังสืออนุญาตเดิม โดยให้เขียนหรือประทับคำว่า “ใบแทน” ด้วยหมึกสีแดงไว้ที่ด้านหน้าของใบแทนหนังสืออนุญาตนั้น และให้ระบุนับ เดือน ปี ที่ออกใบแทน พร้อมทั้งลงลายมือชื่อผู้ออกใบแทนกำกับไว้</p>	-	-
๑๑	<p>ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับหนังสืออนุญาตมีหน้าที่ดังต่อไปนี้</p>	<p>นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ไม่เหมาะสม เนื่องจากเกินขอบเขตที่กฎหมายให้ฐานอำนาจไว้ตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง ประกอบกับ มาตรา ๔๑/๑๓๕ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ซึ่งในมาตราดังกล่าวไม่ได้มีบทให้อำนาจในการไปกำหนดหน้าที่เพิ่มเติมในข้อกำหนด กพท. แต่อย่างใด ควรแก้ไขโดยอาจกำหนดเป็น “เงื่อนไข” ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้ถูกต้องและสอดคล้องกับกฎหมายแม่บทที่ให้อำนาจ</p> <p>นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์) เหมาะสม ยกเว้นข้อ ๑๑ (๔)</p>	<p>ข้อแก้ไข กำหนดให้ผอ.กพท. มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้ถูกต้องและสอดคล้องกับกฎหมายแม่บทที่ให้อำนาจ</p> <p>ร่างที่แก้ไข</p> <p>“ข้อ ๑๐ (เนื่องจากยุบร่างข้อ ๘ เป็นร่างข้อ ๗) ผู้ดำเนินการมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับหนังสืออนุญาตต้องปฏิบัติตามมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้”</p>
	<p>(๑) คงไว้ซึ่งคุณสมบัติในการเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับหนังสืออนุญาตตามที่กำหนดในข้อกำหนดนี้ตลอดเวลาที่ได้รับหนังสืออนุญาต</p>	-	<p>ร่างที่แก้ไข</p> <p>“(๑) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้อง คงไว้ซึ่งคุณสมบัติในการเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามที่กำหนดในข้อกำหนดนี้ตลอดเวลาที่ได้รับอนุญาต”</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๑ (ต่อ)	(๒) ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัดแนบท้ายหนังสืออนุญาต ตลอดจนกฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้อง	-	<u>ร่างที่แก้ไข</u> “(๒) <u>ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัดแนบท้ายใบอนุญาต ตลอดจนกฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้อง</u> ”
	(๓) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติการที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าว	-	<u>ร่างที่แก้ไข</u> “(๓) <u>ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติการที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าว</u> ”
	ตามร่างแรกที่ใช้ในการรับฟังความคิดเห็น ไม่มีบทบัญญัติกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดเกี่ยวกับการต้องปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร	-	<u>ข้อแก้ไข</u> <u>เพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๑/๑๓๔ วรรคสอง</u> <u>ร่างที่เพิ่มเติม</u> “(๔) <u>ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องให้การคุ้มครองผู้โดยสารตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดตามมาตรา ๔๑/๑๓๔</u> ”
	(๔) ดำเนินการต่ออายุกรรมธรรม์ก่อนวันสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบ (๓๐) วัน ทั้งนี้ การประกันภัยต้องมีผลต่อเนื่องจากกรรมธรรม์ฉบับก่อนหน้า	นางสาวกัญญาภักฯ (ผู้แทน Xiamen Airlines) และ นายวสันต์ฯ (ผู้แทนบริษัทการบินไทยฯ) ในทางปฏิบัติ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศไม่สามารถต่ออายุกรรมธรรม์ล่วงหน้าก่อนวันสิ้นอายุไม่น้อยกว่า ๓๐ วันได้ เนื่องจากทางจีนจะให้ต่ออายุกรรมธรรม์ล่วงหน้า ๑-๒ สัปดาห์ก่อนที่จะหมดอายุ ฉะนั้น เป็นไปได้หรือไม่ที่ยังระยะเวลาเหลือเพียง ๑-๒ สัปดาห์เท่านั้น	<u>คำชี้แจง</u> เจตนารมณ์ของการกำหนดหน้าที่นี้ คือ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศจะต้องคงไว้ซึ่งประกันภัยตลอดระยะเวลาที่การอนุญาตมีผล <u>ข้อแก้ไข</u> กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่า จะกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศมีหน้าที่ต้องจัดให้มีและคงไว้ซึ่งการประกันภัยตลอดระยะเวลาที่การอนุญาตมีผล

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๑ (ต่อ)	(๔) ดำเนินการต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบ (๓๐) วัน ทั้งนี้ การประกันภัยต้องมีผลต่อเนื่องจากกรมธรรม์ฉบับก่อนหน้า (ต่อ)	นายชาญชัยฯ (ผู้แทนเมียนมาร์ เนชั่นแนล แอร์ไลน์) กรมธรรม์ประกันภัยอาจจะได้รับจากผู้ให้ประกันหลังพ้น ๓๐ วัน ข้อเสนอแก้ไข เป็น “(๔) ดำเนินการต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นอายุไม่น้อยกว่า <u>สิบห้า (๑๕) วัน</u> ”	ร่างที่แก้ไข “(๕) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องจัดให้มีและคงไว้ซึ่งการประกันภัยที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สาม โดยวงเงินขั้นต่ำต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยจำนวนเงินเอาประกันภัยความรับผิดชอบตามสัญญาดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม ซึ่งทำขึ้นที่เมืองมอนตรียอล เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ ตลอดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต” ดำเนินการต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบ (๓๐) วัน ทั้งนี้ การประกันภัยต้องมีผลต่อเนื่องจากกรมธรรม์ฉบับก่อนหน้า
	(๕) รายงานการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญที่มีผลกระทบต่อ การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต่อผู้อำนวยการโดยไม่ชักช้า ซึ่งรวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติม ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติการที่ออกโดยองค์การด้านการบินพลเรือนของประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าว	นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ) การรายงานการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญที่มีผลกระทบต่อ การประกอบกิจการฯ ต่อผู้อำนวยการหมายถึง เรื่องใดบ้าง	คำชี้แจง หมายถึงการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเกี่ยวกับการคงคุณสมบัติในการเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ นี้ อาทิ การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ ส่วนสาระสำคัญ (Substantial Ownership) และอำนาจในการ บริหารกิจการที่แท้จริง (Effective Control) หรือสถานที่ประกอบ ธุรกิจหลัก (Principal Place of Business) ร่างที่แก้ไข “(๖) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญที่มีผลกระทบต่อ การประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต่อผู้อำนวยการ โดยไม่ชักช้า ซึ่งรวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติมใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขใน

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๑ (ต่อ)	(๕) รายงานการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญฯฯ (ต่อ)		การปฏิบัติการที่ออกโดยองค์การด้านการบินพลเรือนของประเทศที่รับผิดชอบและกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าว”
	(๖) แจ้งการพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้แก่ผู้อำนวยการภายในสาม (๓) วัน	-	ร่างที่แก้ไข “(๗) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องแจ้งการพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้แก่ผู้อำนวยการภายในสาม (๓) วัน นับแต่วันที่มีการพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองดังกล่าว”
	(๗) อำนวยความสะดวกและยินยอมให้ผู้อำนวยความสะดวก พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินเข้าทำการตรวจติดตามการดำเนินการ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามที่กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศกำหนด	-	ร่างที่แก้ไข “(๘) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องอำนวยความสะดวกและยินยอมให้ผู้อำนวยความสะดวก พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินเข้าทำการตรวจติดตามการดำเนินการ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามที่กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศกำหนด”
	(๘) ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล หรือเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน การบำรุงรักษา หรืออื่น ๆ ตามที่ผู้อำนวยการ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินร้องขอในระยะเวลาที่เหมาะสม	-	ร่างที่แก้ไข “(๙) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล หรือเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน การบำรุงรักษา หรืออื่น ๆ ตามที่ผู้อำนวยการ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินร้องขอในระยะเวลาที่เหมาะสม”
	(๙) จัดให้มีการเก็บรักษาข้อมูลประวัติอุบัติเหตุด้านความปลอดภัยเป็นเวลาอย่างน้อยหกสิบ (๖๐) วัน หรือตามระยะเวลาที่ผู้อำนวยการ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินกำหนด และให้ข้อมูลดังกล่าวตามที่ผู้อำนวยการ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินร้องขอ	นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ) มีข้อสังเกตว่า เวลาบังคับใช้จะอย่างไร ถ้ามีระบบ FAOC ก็จะเกี่ยวข้องมากกว่า	ข้อแก้ไข กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่าข้อมูลประวัติอุบัติเหตุด้านความปลอดภัย คาดว่าในร่างข้อกำหนด FAOC จะประกอบด้วยหน้าที่นี้อยู่แล้ว ร่างที่แก้ไข เสนอให้ตัดออก

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๑ (ต่อ)	ตามร่างแรกที่ใช้ในการรับฟังความคิดเห็น ไม่มีบทบัญญัติกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศต้องชำระค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่าง ๆ	-	<p>ข้อแก้ไข เพิ่มเติม การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตชำระค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินในประเทศไทย เพื่อเป็นมาตรการระยะสั้นในการแก้ไขปัญหาหนี้ค้างชำระค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่าง ๆ ที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศไม่ได้ชำระ พร้อมทั้งกำหนดกลไกในการใช้บังคับในกรณีที่ไม่ชำระค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการดังกล่าว</p> <p><u>ร่างที่เพิ่มเติม</u></p> <p><u>“(๑๐) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องชำระค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินในประเทศไทย</u></p> <p><u>ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตไม่ชำระค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการตามวรรคหนึ่ง (๑๐) ของข้อนี้ หรือค้างชำระค่าธรรมเนียมและค่าบริการดังกล่าวในจำนวนที่มีนัยสำคัญ ผู้อำนวยการอาจพิจารณาไม่เพิ่มความจุ ความถี่ หรือไม่จัดสรรสิทธิเส้นทางบินเพิ่มเติมให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศดังกล่าวได้”</u></p>
๑๒	<p>ในกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับหนังสืออนุญาต กระทำการดังต่อไปนี้ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับหนังสืออนุญาตทำการแก้ไขปรับปรุง หรือดำเนินการอื่นใดภายในระยะเวลาที่กำหนดได้</p> <p>(๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑</p> <p>(๒) ไม่สามารถประกอบกิจการไปได้ด้วยความปลอดภัย</p>	นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ควรแก้ไข เนื่องจากเมื่อดูฐานอำนาจแล้ว ควรต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขหรือข้อกำหนด	<p>ข้อแก้ไข กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่าข้อกำหนดฉบับนี้ไม่สามารถกำหนดเรื่องการเป็นอันใช้ไม่ได้ของหนังสืออนุญาตได้ เนื่องจากเป็นกฎหมายลำดับรองจึงไม่สามารถออกเกินขอบเขตอำนาจที่กฎหมายแม่บทให้ไว้ ซึ่งครอบคลุมถึงเฉพาะเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต</p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๒ (ต่อ)			การอนุญาต ระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาตเท่านั้น <u>ร่างที่แก้ไข</u> เสนอให้ตัดออก
๑๓	<p>ข้อ ๑๓ หนังสืออนุญาตเป็นอันใช้ไม่ได้เมื่อ</p> <p>(๑) ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่มีผลใช้ได้ที่ออกให้โดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยหมดอายุและไม่ได้ยื่นคำขอต่ออายุตามกฎหมายของประเทศนั้น</p> <p>(๒) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นถูกพักใช้หรือถูกเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทย ถูกเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทย</p> <p>(๓) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นถูกยกเลิกการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลง</p>	นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ควรแก้ไข เนื่องจาก เกินขอบเขตที่กฎหมายให้ฐานอำนาจไว้ตาม มาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง เทียบเคียงกรณีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของไทย กำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติในมาตรา ๔๑/๑๒๕ ควรตัดข้อนี้ออก	<p><u>ข้อแก้ไข</u> กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่าข้อกำหนดฉบับนี้ไม่สามารถกำหนดเรื่องการเป็นอันใช้ไม่ได้ของหนังสืออนุญาตได้ เนื่องจากเป็นกฎหมายลำดับรองจึงไม่สามารถออกเกินขอบเขตอำนาจที่กฎหมายแม่บทให้ไว้* ทั้งนี้ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๕ ที่ให้หน่วยงานของรัฐให้ความสำคัญกับแนวทางการปฏิบัติราชการจากคำวินิจฉัยของศาลปกครองว่าด้วยการออกกฎหมายลำดับรองของฝ่ายปกครอง (ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๕) (“ฝ่ายบริหารจะออกกฎหมายลำดับรองที่เกินไปกว่าสิ่งที่กฎหมายแม่บทให้อำนาจไว้ไม่ได้ หรืออีกนัยหนึ่งคือ บทบัญญัติต่าง ๆ ที่มีอยู่ในกฎหมายลำดับรองต้องมีได้เฉพาะเรื่องที่อยู่ในกรอบของกฎหมายแม่บท กฎหมายลำดับรองฉบับใดมีบทบัญญัติที่เกินไปกว่าที่กฎหมายแม่บทกำหนดไว้ย่อมเป็นกฎหมายลำดับรองที่มีปัญหาความชอบด้วยกฎหมาย”)</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u> เสนอให้ตัดออก</p>
๑๔	ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้หนังสืออนุญาต ในกรณีปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับหนังสืออนุญาตรายใดไม่ทำการแก้ไข ปรับปรุง หรือไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๒	นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ไม่เหมาะสม เนื่องจาก เกินขอบเขตที่กฎหมายให้ฐานอำนาจไว้ตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง เทียบเคียงกรณีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของไทย กำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติใน มาตรา ๔๑/๑๒๕	<p><u>ข้อแก้ไข</u> กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่าข้อกำหนดฉบับนี้ไม่สามารถกำหนดเรื่องการพักใช้หนังสืออนุญาตได้ เนื่องจากเป็นกฎหมายลำดับรองจึงไม่สามารถออกเกินขอบเขตอำนาจที่กฎหมายแม่บทให้ไว้ ทั้งนี้ ตามแนวทางของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาซึ่งปรากฏในรายงานการวิเคราะห์เหตุแห่งการฟ้องร้องคดีเพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง</p>

* มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาตให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้อำนวยการ

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๔ (ต่อ)	ในคำสั่งพักใช้หนังสืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการจะกำหนดระยะเวลาและเงื่อนไขที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นจะต้องดำเนินการด้วย	<u>ข้อเสนอแก้ไข</u> ควรตัดตัดข้อนี้ออก	วิธีปฏิบัติราชการของหน่วยงานของรัฐเสนอต่อคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการออกกฎหมายลำดับรองของฝ่ายปกครอง <u>ร่างแก้ไข</u> เสนอให้ตัดออก
๑๕	<p>ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้เพิกถอนหนังสืออนุญาต ในกรณีปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับหนังสืออนุญาตรายใด</p> <p>(๑) ขาดคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้</p> <p>(๒) ถูกพักใช้หนังสืออนุญาตเกินสอง (๒) ครั้งภายในระยะเวลาสอง (๒) ปี</p> <p>(๓) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ตลอดจนกฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้อง และการฝ่าฝืนนั้นก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการมีคำสั่งให้เพิกถอนหนังสืออนุญาตตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วกัน</p>	<p><u>นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ)</u></p> <p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก เกินขอบเขตที่กฎหมายให้ฐานอำนาจไวตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง เทียบเคียงกรณีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของไทย กำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติในมาตรา ๔๑/๑๒๙</p> <p><u>ข้อเสนอแก้ไข</u> ควรตัดตัดข้อนี้ออก</p> <p><u>ความเห็น</u> หากมีการเพิกถอนหนังสืออนุญาตตาม มาตรา ๔๑/๑๒๖ แล้ว จะมีผลเป็นการเพิกถอนการเป็นสายการบินที่กำหนด (Designated Airline) หรือไม่</p>	<p><u>ข้อแก้ไข</u> กพท. พิจารณาทบทวนแล้วว่าข้อกำหนดฉบับนี้ไม่สามารถกำหนดเรื่องการเพิกถอนหนังสืออนุญาตได้ เนื่องจากเป็นกฎหมายลำดับรองจึงไม่สามารถออกเกินขอบเขตอำนาจที่กฎหมายแม่บทให้ไว้ ทั้งนี้ ตามแนวทางของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาซึ่งปรากฏในรายงานการวิเคราะห์เหตุแห่งการฟ้องคดีเพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงวิธีปฏิบัติราชการของหน่วยงานของรัฐเสนอต่อคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการออกกฎหมายลำดับรองของฝ่ายปกครอง</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u> เสนอให้ตัดออก</p> <p><u>คำชี้แจง</u> การเป็นสายการบินที่กำหนดเป็นไปตามความตกลงฯ ฉะนั้น การเพิกถอนหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ จึงไม่มีผลเป็นการเพิกถอนการเป็นสายการบินที่กำหนด (Designated Airline) แต่อาจจะมีการท้าทาย (Challenge) หรือกล่าวอ้างว่า การเป็นสายการบินที่กำหนดได้ล้มผลตามไปด้วยได้</p>
๑๖	ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศซึ่งประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้ใช้บังคับยังคงประกอบกิจการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการขออนุญาตตามข้อกำหนดนี้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบ (๑๘๐) วัน นับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้ใช้บังคับ และให้ประกอบกิจการได้ต่อไปจนกว่าจะได้รับแจ้งคำสั่งไม่ออกหนังสืออนุญาตดังกล่าวจากผู้อำนวยการ	<u>นายพรเลิศฯ (ผู้แทนบริษัท Greater Bay Airlines Company Limited)</u> โดยปกติแล้ว กพท. จะใช้เวลาดำเนินการเพื่อพิจารณาอนุญาตเท่าใด จะมีกำหนดเวลาไว้หรือไม่	<u>คำชี้แจง</u> จากบทเฉพาะกาลในข้อ ๑๖ จะกำหนดให้ยื่นคำขออนุญาตภายใน ๑๘๐ วัน ซึ่งเป็นระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อสำหรับการดำเนินการอยู่แล้ว

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
๑๖ (ต่อ)	<p>ในระหว่างการประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ตลอดจนกฎข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศที่เกี่ยวข้องด้วย*</p>	<p>นางสาวอมิตาฯ (ผู้แทนบริษัทแอ็บโซลูท ลอว์เยอร์ฯ) ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่มีอำนาจในการกำหนดบทเฉพาะกาล ต้องเป็นกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ ประกอบกับบทบัญญัติมาตรา ๔๑/๑๒๖ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้เกิดความผิดอาญา มิใช่ความผิดที่เกิดขึ้นจากข้อกำหนดฉบับนี้ จึงไม่อาจกำหนดบทเฉพาะกาลในข้อกำหนดนี้ในลักษณะที่เป็นการยกเว้นความผิดให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศซึ่งประกอบกิจการฯ อยู่ก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้ ใช้บังคับได้ ควรออกใบอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามาয়หรือออกจากราชอาณาจักรก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้ใช้บังคับเป็นระยะเวลา ๕ ปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลใช้บังคับ โดยไม่ต้องกำหนดให้มายื่นคำขอ โดยให้มีการกำหนดเงื่อนไขอย่างชัดเจนไซ</p>	<p>ข้อแก้ไข กพท. พิจารณาทบทวนแล้ว และปรับปรุงให้ข้อ ๑๖ ไม่ใช้บทเฉพาะกาลที่ยกเว้นความผิดให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศซึ่งประกอบกิจการฯ อยู่ก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้ใช้บังคับ แต่เป็นการรองรับสิทธิของบุคคลตามกฎหมายเดิมและกำหนดให้การดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งตามกฎหมายเดิมเป็นการอย่างใดอย่างหนึ่งภายใต้ข้อกำหนดนี้ หรือให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องในช่วงที่มีการเริ่มใช้บังคับข้อกำหนดฉบับนี้ ตลอดจนเร่งรัดให้เกิดการดำเนินการตามกฎหมายใหม่</p> <p><u>ร่างที่แก้ไข</u></p> <p><u>“ข้อ ๑๑ (เนื่องจากตัดร่างข้อ ๑๒ ข้อ ๑๓ ข้อ ๑๔ และข้อ ๑๕ ออก) ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศซึ่งประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามาয়หรือออกจากราชอาณาจักรก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้ใช้บังคับยังคงดำเนินการต่อไปได้ และให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามข้อกำหนดนี้ โดยให้ยื่นเอกสารหลักฐานตามข้อ ๕ ต่อผู้อำนวยการภายในหนึ่งร้อยแปดสิบ (๑๘๐) วัน นับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้ใช้บังคับ</u></p> <p><u>ในกรณีที่ผู้อำนวยการพบว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศตามวรรคหนึ่งมีคุณสมบัติและเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตามข้อ ๔ และข้อ ๕ ตามลำดับ ให้ผู้อำนวยการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้นต่อไป”</u></p>

ข้อ	ร่างบทบัญญัติ	ความคิดเห็น	คำชี้แจง/ข้อแก้ไข
	<u>แบบใบอนุญาตแนบท้ายข้อกำหนด</u>		แก้ไขคำว่า “Permission” โดยใช้คำว่า “Licence” จึงเป็น “Foreign Air Operating Licence to Conduct Commercial Air Transport to and from the Kingdom of Thailand” เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขรูปแบบการอนุญาตจาก “หนังสืออนุญาต” เป็น “ใบอนุญาต”
	<u>ข้อถก/ความเห็นทั่วไปเกี่ยวกับร่างข้อกำหนด</u> นายเกียรติพลฯ (ผู้แทนบริษัทไทยแอร์เอเชียฯ) (๑) ในการอนุญาตตามข้อกำหนดฉบับนี้ มีค่าธรรมเนียมในการออกหนังสืออนุญาตหรือไม่		<u>คำชี้แจง</u> อัตราค่าธรรมเนียมในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมไม่ได้กำหนดรายการค่าธรรมเนียมสำหรับการอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ นี้ ฉะนั้น กพท. จึงไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการอนุญาตได้
	(๒) การไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดฉบับนี้ จะมีโทษทางอาญาตามมาตรา ๖๗/๑๕ ซึ่งต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละหนึ่งหมื่นบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง หน้าที่ข้อ ๑๑ ควรจะต้องมีโทษอาญาหรือแค่โทษทางปกครอง		<u>คำชี้แจง</u> การไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดฉบับนี้ ย่อมมีโทษทางอาญาตามมาตรา ๖๗/๑๕ ส่วนโทษทางปกครอง อันได้แก่ การพักใช้หรือเพิกถอนการอนุญาตนั้น เห็นควรตัดออกจากข้อกำหนดฉบับนี้ เนื่องจากเกินขอบอำนาจที่มาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสองให้ไว้ ฉะนั้น การฝ่าฝืนเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดนี้ จึงมีเฉพาะโทษทางอาญาเท่านั้น
