รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗
และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ส่วนที่ ๑
ข้อมูลเบื้องต้น

---

๑. หน่วยงานผู้รับผิดชอบการประเมินผลสัมฤทธิ์

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

๒. หน่วยงานผู้บังคับใช้กฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๓. ผู้รักษาการตามกฎหมาย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

๔. เหตุแห่งการประเมินผลสัมฤทธิ์ (ตอบได้มากกว่า ๑ ข้อ)

- ☒ ครบรอบระยะเวลาที่กำหนด
- ☐ ได้รับหนังสือร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในเรื่อง (ระบุเรื่องที่ได้รับการร้องเรียนหรือมีข้อเสนอแนะ)
- ☐ ได้รับข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการพัฒนากฎหมายในเรื่อง (ระบุเรื่องที่ได้รับการเสนอแนะให้ประเมิน)
- ☐ อื่น ๆ

๕. วันที่มีเหตุแห่งการประเมินผลสัมฤทธิ์ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ โดยประเมินผลที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่วันที่ ๑๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

๖. รายชื่อกฎที่เป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลสัมฤทธิ์ในรายงานฉบับนี้

ไม่มี

๗. รายชื่อกฎที่ดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์เป็นการเฉพาะ (ประเมินผลสัมฤทธิ์เป็นรายฉบับตามแบบรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎ)

ไม่มี

ส่วนที่ ๒
การวิเคราะห์ความจำเป็นและผลกระทบของกฎหมาย

---

๘. กฎหมายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาใด

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้กฎหมายทันต่อโลกที่ได้พัฒนาก้าวหน้าในด้านการบินพลเรือนเป็นอันมาก และเพื่อให้สอดรับกับการที่รัฐบาลไทย

เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ทั้งนี้ หลังจาก พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศรวม ๑๕ ครั้ง โดยครั้งล่าสุดคือพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงและเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการเพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยสากล

๙. มาตรการสำคัญที่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ คือ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดกลไกอันเป็นมาตรการสำคัญเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายโดยสรุปได้ ดังนี้

๙.๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการเทคนิค (หมวด ๑)

กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนคณะหนึ่ง โดยให้มีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้องและครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญาและภาคผนวก และให้มีหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และพิจารณาอนุมัติแผนระดับชาติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนตลอดจนกำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้ห้วงอากาศของประเทศไทย พิจารณาให้ความเห็นชอบในการออกหรือต่อใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ออกข้อบังคับเพื่อการกำหนดหลักเกณฑ์ในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ให้ความเห็นชอบข้อบังคับที่ออกโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ ให้ความเห็นชอบอัตราค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งและอัตราขั้นสูง กำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อเป็นกลไกยุติข้อขัดแย้งระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือนและปฏิบัติการอื่นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (มาตรา ๗ - มาตรา ๑๕/๖)

๙.๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือน (หมวด ๑/๑)

กำหนดอำนาจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยกำหนดขอบเขตการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้ครอบคลุมทุกด้านทั้งด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนและการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ รวมไปถึงกำหนดมาตรการในการตรวจสอบ เพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล (มาตรา ๑๕/๗ – มาตรา ๑๕/๑๖)

๙.๓ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ (หมวด ๑/๒)

กำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service) โดยผู้ที่จะประกอบกิจการการบริการการเดินอากาศต้องได้รับใบรับรองและกำหนดมาตรฐานการบริการการเดินอากาศในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การบริการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และการบินทดสอบ กำหนดกลไกการออกใบรับรองหน้าที่ของผู้ให้บริการ และการตรวจสอบติดตามการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๑๕/๑๗ – มาตรา ๑๕/๒๖)

๙.๔ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ (หมวด ๑/๓)

กำหนดหลักเกณฑ์การขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษทางอากาศ โดยการรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งของดังกล่าว ต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดเพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๑๕/๒๗ – มาตรา ๑๕/๓๑)

๙.๕ บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน (หมวด ๒)

๑) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบินเว้นแต่มีเอกสารต่าง ๆ อยู่กับอากาศยาน เช่น ใบสำคัญการจดทะเบียน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ สมุดปูมเดินทาง ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน และกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (สายการบิน) ต้องจัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารและบัญชีแสดงรายการสินค้า ตลอดจนแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้ดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน

๒) กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ห้วงอากาศ โดยให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดนโยบายการใช้ห้วงอากาศ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ของความปลอดภัยในการบิน เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก ๒ และภาคผนวก ๑๑ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และแนวคิดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ว่าด้วยการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace-FUA) นอกจากนี้ยังกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินพลเรือนในระดับประเทศโดยต้องมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนดังกล่าวทุกปีและแจ้งผู้ซึ่งเกี่ยวข้องเพื่อนำไปปฏิบัติตาม

๓) ในการนำอากาศยานทำการบินนั้นยังกำหนดห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งที่ใดเป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนด ต้องทำแผนการบินและแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนด โดยห้ามบินเข้าพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาดหรือพื้นที่หวงห้ามเฉพาะ แต่อาจบินเข้าพื้นที่อันตรายได้โดยจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

๔) กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน ไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือทิ้งร่มอากาศ นอกจากได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพายุทธภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยานเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ห้ามมิให้อากาศยานนอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ห้ามมิให้อากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีและห้ามมิให้ผู้ใดใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (มาตรา ๑๖ – มาตรา ๒๙ เบญจ)

๙.๖ การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน (หมวด ๓)

๑) กำหนดคุณสมบัติของผู้ซึ่งจะขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่ต้องมีสัญชาติไทย และต้องเป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียนหรือถ้ามิได้เป็นเจ้าของต้องเป็นผู้มี

สิทธิครอบครองอากาศยานและต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้จดทะเบียนได้ กำหนดกรณีที่ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เช่น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้นหรือมีการเปลี่ยนแปลงสิทธิครอบครองของอากาศยานนั้น หรือเมื่อใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกินกว่าหกเดือนแล้วและกำหนดให้อากาศยานที่จดทะเบียนจะต้องแสดงเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน และแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนด (มาตรา ๓๐ - มาตรา ๓๓)

๒) กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อรองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่นำอากาศยานต่างประเทศมาใช้ในการประกอบกิจการของตนโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันและประเทศไทยมีความตกลงกับประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอนความรับผิดชอบของประเทศ ผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศไทยตามอนุสัญญาแล้ว ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานนั้นอยู่ภายใต้กฎหมายไทยด้วย ทั้งนี้เพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคี Article ๘๓ bis แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศต่อไป (มาตรา ๓๓/๑ - มาตรา ๓๓/๓)

๙.๗ แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ (หมวด ๔)

กำหนดมาตรฐานอากาศยาน การรับรองแบบอากาศยาน การรับรองการผลิต โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการผลิตอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน การผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ การผลิตบริภัณฑ์ และการควบคุมการผลิตบริภัณฑ์ กำหนดหลักเกณฑ์การรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การรับรองความสมควรเดินอากาศของผลิตภัณฑ์อื่น การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ และการรับรองหน่วยซ่อม (มาตรา ๓๔ - มาตรา ๔๑/๑๑๑)

๙.๘ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (หมวด ๔/๑)

กำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศและการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เพื่อให้ผู้ใช้อากาศยานในการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificates : AOC) จากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยให้อำนาจผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดหลักเกณฑ์การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ คุณสมบัติของผู้ขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก ๖ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๔๑/๑๑๒ – มาตรา ๔๑/๑๒๓)

๙.๙ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ (หมวด ๔/๒)

กำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ โดยให้คณะกรรมการการบินพลเรือนรับผิดชอบในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนในทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ การบินทั่วไป และกิจการการบินพลเรือนอื่นที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด โดยที่ผู้ใดจะประกอบกิจการการบินพลเรือนจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operating License: AOL) จากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่จะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดให้การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามสัญญาและบุคคลที่สามเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่เกิดจาก

อากาศยาน และจะปฏิเสธการรับขนผู้โดยสารปกติหรือคนพิการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการไม่ได้ เว้นแต่เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัย นอกจากนี้ยังกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารด้วย (มาตรา ๔๑/๑๒๔ – มาตรา ๔๑/๑๓๕)

๙.๑๐ ผู้ประจำหน้าที่ (หมวด ๕)

ผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ นักบิน ต้นหน นายช่าง พนักงานวิทยุ พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พนักงานอำนวยการบิน และผู้ทำหน้าที่อื่นตามที่กำหนดในข้อบังคับ กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย โดยผู้ประจำหน้าที่ต้องมีสัญชาติไทย มีความประพฤติเรียบร้อย มีอายุ สุขภาพ ความรู้และความชำนาญตามที่กำหนด ซึ่งผู้ประจำหน้าที่จะมีสิทธิทำการและต้องปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลผู้ประจำหน้าที่ กำหนดให้ในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ เป็นระยะเวลาตั้งแต่เจ็ดวันขึ้นไปต้องห้ามมิให้ปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์เวชศาสตร์การบินจะตรวจ และออกใบรับรองว่าผู้นั้นหายจากการเจ็บป่วย กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอำนาจตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทของผู้ประจำหน้าที่ กำหนดมาตรการบังคับในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๔๒ - มาตรา ๕๐/๑๔)

๙.๑๑ การรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (หมวด ๕/๑ และหมวด ๕/๒)

กำหนดหลักเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ดำเนินการ และกำกับการติดตามให้มีการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว รวมทั้งป้องกันกิจการการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ตลอดจนมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นเพื่อทำหน้าที่ให้ความเห็นชอบการกำหนดขอบเขตและจัดสรรงาน และให้คำแนะนำและความร่วมมือในการดำเนินการรักษาความปลอดภัย กำหนดหน้าที่ของเจ้าของ หรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตในการดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก ๙ และภาคผนวก ๑๗ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๕๐/๑๕ – มาตรา ๕๐/๔๖)

๙.๑๒ สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (หมวด ๖)

๑) กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

๒) กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดพื้นดินหรือน้ำแห่งใดเป็นสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

๓) กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ จะเรียกเก็บเงินเพื่อการใช้สนามบินอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะไม่ได้ เว้นแต่ค่าบริการผู้โดยสารขาออก ค่าบริการ

ในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน ค่าบริการในลานจอดอากาศยาน ค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

๔) กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน หรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นหรือปลูกต้นไม้ยืนต้น

๕) กำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมที่รบกวนต่อการเดินอากาศ โดยห้ามมิให้บุคคลใดจุดและปล่อย หรือกระทำการใดเพื่อให้วัตถุ เช่น บั้งไฟ โคมลอย ขึ้นสู่อากาศซึ่งเป็นการรบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศหรือปฏิบัติการของอากาศยาน ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศสำหรับกิจกรรมอย่างอื่น เช่น ปล่อยแสงเลเซอร์ ปล่อยคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือการใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้า ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

๖) กำหนดให้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่จะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีผู้จัดการสนามบินและมีหน้าที่ดำเนินงานสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนด (มาตรา ๕๑ – มาตรา ๖๐/๓๓)

๙.๑๓ ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (หมวด ๖ ทวิ)

กำหนดให้ค่าบริการผู้โดยสารขาออกเรียกเก็บได้เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการบำรุงรักษาสนามบิน การจัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินสำหรับผู้โดยสาร ตลอดจนการรักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากการใช้สนามบินโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตจะเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกจากผู้โดยสาร ณ สนามบินอนุญาตได้เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา ๖๐/๓๖ – มาตรา ๖๐/๔๖)

๙.๑๔ บริการลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศ (หมวด ๖ ตรี)

กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต และเมื่อรัฐมนตรีกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตใดแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศแล้วแต่กรณี จากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี ทั้งนี้ ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานจะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ไม่เกินอัตราที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอนุมัติด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี นอกจากนี้ยังกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดเข้าไปในลานจอดอากาศยาน เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดยเจ้าของสนามบินอนุญาตหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าของให้เป็นผู้รักษาสนามบินอนุญาต และเมื่อผู้ใดเข้าไปในลานจอดอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ (มาตรา ๖๐ จัตวา – มาตรา ๖๐ สัตต)

๙.๑๕ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์กำหนดหลักเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (หมวด ๗)

กำหนดหลักเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน โดยให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานขึ้น (กสอ.) เพื่อทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการบิน และข้อมูลอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์

ของอากาศยาน จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดอำนาจของ กสอ. ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง กำหนดขั้นตอนในการดำเนินการสอบสวน กำหนดมาตรการในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ขึ้นแก่อากาศยาน ตลอดจนกำหนดมาตรการในการคุ้มครองข้อมูล เอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๖๑ – มาตรา ๖๔ และ มาตรา ๖๔/๑ - มาตรา ๖๔/๑๙)

๙.๑๖ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (หมวด ๗/๑)

กำหนดหลักเกณฑ์การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยและให้ความเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติโดยมีสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานต้องแจ้งเหตุในกรณีที่อากาศยานประสบภัยโดยไม่ชักช้า เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๒ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (มาตรา ๖๔/๒๐ - มาตรา ๖๔/๒๘)

๙.๑๗ อำนาจตรวจยึดและหน่วงเหนี่ยว (หมวด ๘)

กำหนดอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยให้มีอำนาจเรียกตรวจเอกสารด้านการบิน เรียกโดยทำเป็นหนังสือให้บุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนชี้แจง ให้ถ้อยคำ หรือจัดส่งเอกสารด้านการบิน เข้าไปในสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือเข้าไปในอากาศยานเพื่อตรวจสอบ และสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ที่เกี่ยวข้องต้องอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้การกำกับดูแลการบินมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเมื่อพบการฝ่าฝืนเกี่ยวกับอากาศยานใดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวการออกเดินทางของอากาศยานนั้น ทั้งนี้ในการปฏิบัติหน้าที่ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มอบหมายและพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา (มาตรา ๖๕ - มาตรา ๖๗/๑๒)

๙.๑๘ บทกำหนดโทษ (หมวด ๙)

กำหนดบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดให้มีมาตรการทางปกครอง และมีการปรับปรุงอัตราค่าปรับทางอาญาให้สอดคล้องกับฐานความผิดที่มีลักษณะเป็นความผิดเกี่ยวกับเศรษฐกิจ กำหนดให้บรรดาความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบซึ่งได้แก่พนักงานสอบสวน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดที่รัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจเปรียบเทียบได้และเมื่อผู้มีอำนาจเปรียบเทียบได้ทำการเปรียบเทียบกรณีใดแล้วเมื่อผู้กระทำความผิด ได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (มาตรา ๖๗/๑๓ – มาตรา ๑๒๖)

๑๐. กฎหมายนี้มีบทบัญญัติกำหนดให้ประชาชนต้องกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้ประชาชนต้องกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งลักษณะของพระราชบัญญัติฉบับนี้จะประกอบด้วยบทบัญญัติที่เป็นมาตรการขออนุญาต มาตรการห้าม และมาตรการลงโทษ และให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการ

กระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดมาตรการที่ใช้กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งประชาชนจะไม่สามารถดำเนินกิจกรรมหรือประกอบกิจการด้านการบินพลเรือนได้โดยไม่ได้รับอนุญาต หากฝ่าฝืนจะมีโทษทางอาญา และเมื่อได้รับอนุญาตแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

๑๑. กฎหมายนี้ยังมีความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ พัฒนาการของเทคโนโลยี และวิถีชีวิตของประชาชนหรือไม่ เพียงใด

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ พัฒนาการของเทคโนโลยี และวิถีชีวิตของประชาชน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินของโลกได้มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การจราจรทางอากาศมีปริมาณเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีในปัจจุบันก่อให้เกิดอากาศยานในรูปแบบต่าง ๆ เช่น อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ซึ่งเป็นอากาศยานที่ประชาชนโดยทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ง่ายและใช้กันอย่างแพร่หลาย หรือมีการนำองค์ความรู้ใหม่มาพัฒนาผลิตอากาศยานขนส่งประเภทรถแท็กซี่อากาศ (Air Taxi) ซึ่งอยู่ระหว่างการวิจัยพัฒนาของผู้ประกอบการต่างชาติและจะออกมาสู่ตลาดในอนาคต ดังนั้น หากไม่มีกฎหมายที่กำกับดูแลจะส่งผลกระทบกับความสงบเรียบร้อยของประเทศ ดังนั้น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมต่อบริบทของการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการออกกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง เพื่อกำหนดมาตรการในการควบคุมดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศให้ครอบคลุมครบถ้วน และเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามพันธกรณีที่เป็นความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อความปลอดภัยและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศจะส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง

๑๒. ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการมีกฎหมายนี้ คือ

การมีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จะช่วยให้ประเทศไทยมีนโยบายและแผนด้านการบินพลเรือนที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และสามารถใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย อันจะก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ

๑๓. กฎหมายนี้ก่อให้เกิดผลดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร (ให้พิจารณาตอบเฉพาะประเด็นสำคัญที่ตรงกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยไม่ต้องตอบทุกประเด็นก็ได้)

๑๓.๑ เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นบทบัญญัติที่ประกอบด้วยมาตรการขออนุญาต มาตรการห้าม และมาตรการลงโทษ และให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดมาตรการในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งการบังคับใช้มาตรการในการกำกับดูแลการบินพลเรือนย่อมส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของประชาชน เนื่องจากในการประกอบกิจการการบินพลเรือนบางประเภท พระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ต้องได้รับอนุญาต อย่างไรก็ตาม ประชาชนยังคงมีสิทธิเสรีภาพในการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนตามมาตรการขออนุญาต

ภายใต้เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ในส่วนของมาตรการห้าม และมาตรการลงโทษจำเป็นต้องกำหนดขึ้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๑๓.๒ ลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมในสังคม

ไม่มี

๑๓.๓ เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันหรือการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีความเหมาะสม สอดคล้องกับหลักสากล และไม่เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันการดำเนินงาน และการพัฒนากิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป

๑๓.๔ เป็นการพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับหลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศในฐานะประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๗ ซึ่งมีหน้าที่ต้องออกกฎหมายและกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานการบินที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

๑๓.๕ มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมหรือสุขภาวะ หรือผลกระทบอื่นที่สำคัญ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีบทบัญญัติที่กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินพลเรือนในประเทศให้เกิดความมั่นคงและยั่งยืนตามมาตรา ๑๕/๘ (๑) ประกอบกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ ได้กำหนดนโยบายโดยมีสาระสำคัญให้กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนเท่าที่จำเป็นเฉพาะกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อสาธารณะหรืออยู่ในโครงสร้างตลาดที่กลไกการแข่งขันโดยเสรีไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และครอบคลุมถึงผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจโดยต้องยึดหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศ รวมถึงหลักสิทธิมนุษยชนเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการให้ได้มากที่สุด โดยมีเป้าหมายหลัก เช่น การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศและการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในทุกมิติ เนื่องจากเป็นบทบาทสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติในการช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งนอกจากจะมีความสำคัญต่อกิจการการบินพลเรือนของประเทศทั้งระบบแล้ว ยังเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโต และส่งผลต่อการเติบโตด้านเศรษฐกิจรวมถึงยกระดับรายได้ของประเทศในภาพรวม ระบบเศรษฐกิจการบินเริ่มตั้งแต่การทำความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อการเข้าสู่ตลาดเส้นทางการบินระหว่างประเทศของผู้ประกอบการสายการบิน การแข่งขันด้านราคาเป็นอีกปัจจัยสำคัญส่งผลต่อความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจการบินควรมีเป้าหมายเพื่อการสร้างผลประโยชน์สาธารณะเป็นส่วนรวม

๑๔. มีสถิติการดำเนินคดีและการลงโทษตามกฎหมาย หรือสถิติการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

นับจากที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๒ มีการแก้ไขปรับปรุงบทกำหนดโทษและอัตราโทษ โดยมีการดำเนินคดีและการลงโทษกรณีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ดังนี้

ลำดับ	มาตรา ความผิด	ฐานความผิด	มาตรา โทษ	อัตราโทษ		จำนวน (คดี)
				จำคุก	ปรับ	
๑	๑๕/๑๐ วรรคหนึ่ง (๑) และ วรรคสอง	ความผิดฐานไม่แจ้งเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ถือว่าเป็นอุบัติการณ์รุนแรงและไม่จัดทำรายงานเบื้องต้นของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งให้ กพท.	๖๗/๑๓	-	ตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ - ๕๐๐,๐๐๐ บาท และปรับอีกวันละ ๒,๐๐๐ บาท จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง	๑
๒	๑๕/๓๑	ความผิดฐานส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษไปกับอากาศยาน โดยมิได้ให้หรือสำแดงข้อมูลต่อผู้ขนส่ง	๖๗/๑๙ (๔)	ไม่เกิน ๒ ปี	ไม่เกิน ๘๐,๐๐๐ บาท	๑
๓	๑๖ (๑) – (๙)	นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีเอกสารประจำอากาศยาน	๖๘ (๑) – (๓)	-	ไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท	๔
๔	๑๖/๑ วรรคสอง	ความผิดฐานผู้ควบคุมอากาศยานไม่บันทึกรายการในสมุดปูมเดินทาง บันทึกรายการในสมุดปูมเดินทางไม่ครบถ้วน หรือไม่ตรงตามความเป็นจริง	๗๐	ไม่เกิน ๖ เดือน	ไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท	๒
๕	๑๗	ความผิดฐานใช้ที่หนึ่งที่ใดเป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด	๗๒ (๑)	ไม่เกิน ๕ ปี	ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท	๓
๖	๓๐	ความผิดนำอากาศยานทำการบินโดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยาน	๖๘ วรรคสอง	ไม่เกิน ๑ ปี	ไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท	๔
๗	๒๑ วรรคหนึ่ง	ความผิดฐานเป็นผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ไม่ปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง	๗๕ วรรคหนึ่ง	-	ไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท	๕

ลำดับ	มาตรา ความผิด	ฐานความผิด	มาตรา โทษ	อัตราโทษ		จำนวน (คดี)
				จำคุก	ปรับ	
๘	๒๔	ความผิดฐานบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี	๗๘ (๑)	ไม่เกิน ๑ ปี	ไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท	๑๕
๙	๒๔	ความผิดฐานฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาตให้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	๖๗/๒๐	-	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท	๕
๑๐	๒๙ ทวิ	ความผิดฐานใช้อากาศยานส่วนบุคคลทำการบินโดยไม่ได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลจากผู้อำนวยการ	๘๑	ไม่เกิน ๕ ปี	ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท	๓
๑๑	๔๑/๖๑ ๔๑/๘๙	ความผิดนำอากาศยานที่ต้องห้ามทำการบิน เนื่องจากอากาศยานลำดังกล่าวไม่มีความสมควรเดินอากาศ	๑๐๑	จำคุกตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ ปี	ตั้งแต่ ๔๐,๐๐๐ – ๒๘๐,๐๐๐ บาท	๓
๑๒	๔๑/๑๒๕ วรรคสอง	ความผิดฐานผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนฝ่าฝืนเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	๖๗/๑๕	-	ตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ – ๕๐๐,๐๐๐ บาท และปรับอีกวันละ ๒๐,๐๐๐ บาท จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง	๒๕
๑๓	๔๑/๑๓๐	ความผิดฐานผู้ดำเนินการเดินอากาศเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด หรือเกินอัตราขั้นสูงที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน	๗๔ (๑)	ไม่เกิน ๖ เดือน	ไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท	๑
๑๔	๔๒	ความผิดฐานเป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีใบอนุญาต (ใบอนุญาตขาดต่ออายุ)	๖๗/๑๙ (๘)	ไม่เกิน ๒ ปี	ไม่เกิน ๘๐,๐๐๐ บาท	๘

ลำดับ	มาตรา ความผิด	ฐานความผิด	มาตรา โทษ	อัตราโทษ		จำนวน (คดี)
				จำคุก	ปรับ	
๑๕	๔๕	ความผิดฐานผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีสิทธิทำการตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ	๑๐๘ (๑)	-	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท	๒
๑๖	๔๙	ความผิดฐานผู้ประจำหน้าที่ไม่ปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ	๑๐๘ (๒)	-	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท	๒
๑๗	๕๓ วรรคหนึ่ง	ความผิดฐานจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต	๑๐๙	ไม่เกิน ๑๐ ปี	ไม่เกิน ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑
๑๘	๕๓ วรรคสอง	ความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดในใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน	๖๗/๒๐	-	ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท	๒
๑๙	๖๔/๑๐	ความผิดฐานเป็นผู้จดทะเบียนเจ้าของ ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่หน่วยซ่อม ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ หรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่แจ้งและจัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์	๑๑๔	-	ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท	๓
๒๐	๖๔/๑๑	ความผิดฐานกระทำการใดต่ออากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน หรือสิ่งที่อากาศยานนั้นบรรทุกมาเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น	๑๑๕ (๑)	ไม่เกิน ๑ ปี	ไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท	๑
๒๑	๕๐/๒๔ วรรคสอง	ความผิดฐานผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในการค้นหรือการตรวจค้น	๑๐๘/๔		ตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ – ๕๐๐,๐๐๐ บาท	๑

๑๕. มีปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายนี้หรือไม่ อย่างไร

๑๕.๑ มาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญาที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ซึ่งการออกกฎระเบียบภายในของประเทศไทย โดยอาศัยอำนาจจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่ตลอดเวลา ทำให้กฎระเบียบซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีจำนวนที่เพิ่มขึ้นตลอดทุกปี และอาจส่งผลให้ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ประกอบกิจการอุตสาหกรรมการบินต้องปรับตัวตามกฎระเบียบที่ออกมาบังคับใช้

๑๕.๒ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ถูกประกาศเพื่อใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานาน ซึ่งบทบัญญัติบางเรื่องจำเป็นต้องมีการทบทวนหรือแก้ไขให้ทันสมัย ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายกับสถานการณ์ปัจจุบันในบางเรื่องอาจไม่ทันต่อเหตุการณ์

๑๕.๓ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ครอบคลุมเนื้อหาที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจกรรมต่าง ๆ ด้านการบินพลเรือนไว้ทั้งหมดและให้กำหนดรายละเอียดไว้ในกฎหมายลำดับรอง ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องศึกษาและทำความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

ส่วนที่ ๓
การตรวจสอบเนื้อหาของกฎหมาย

๑๖. กฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีความสัมพันธ์กับกฎหมายอื่น ดังนี้

๑) พระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. ๒๕๓๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติสิทธิบัตร พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๔๑/๖ ได้มีการกำหนดให้กรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือผู้อื่นซึ่งมิใช่ผู้ทรงสิทธิในใบรับรองแบบประสงค์จะทำการแก้ไขดัดแปลงอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้แตกต่างไปจากแบบที่ได้รับการรับรองในสาระสำคัญนั้นอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยลิขสิทธิ์และกฎหมายว่าด้วยสิทธิบัตร และมาตรา ๔๑/๑๕ ซึ่งกำหนดให้การผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพสามารถมีแบบที่เหมือนกับชิ้นส่วนของผู้อื่นที่ได้รับการรับรองได้ ทั้งนี้ เมื่อไม่เป็นการละเมิดสิทธิตามกฎหมายว่าด้วยลิขสิทธิ์และกฎหมายว่าด้วยสิทธิบัตร

๒) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากตามมาตรา ๔๑/๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีการกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย

๓) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘ เนื่องจากตามมาตรา ๔๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนต้องจัดให้มีการอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ณ สนามบินที่ให้บริการระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การสาธารณสุข และการอื่นที่เป็นการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน โดยให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องและต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

๔) พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. ๒๕๕๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากตามมาตรา ๔๑/๑๓๓ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดห้ามผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตปฏิเสธการรับขนคนพิการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ

๕) พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากตามมาตรา ๔๑/๑๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดห้ามผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตกระทำการอันเป็นการผูกขาดและแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมตามกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า

๖) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ เนื่องจากตามมาตรา ๕๐/๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีการกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานซึ่งต้องขึ้นไปประจำการบนอากาศยานนั้น ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

๗) พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากตามมาตรา ๕๐/๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีการกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพายุทธภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยานเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องข้างต้นนั้นมีเนื้อหาที่เป็นการสนับสนุนการดำเนินการตามกฎหมายในแง่ของการเสริมสร้างมาตรฐานและความปลอดภัย รวมถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินตลอดจนช่วยให้การดำเนินการของภาคการบินเป็นไปอย่างสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากล โดยไม่มีเนื้อหาซ้ำซ้อนหรือขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม แต่อย่างใด

๑๗. มีการฟ้องคดีต่อศาลรัฐธรรมนูญหรือศาลปกครอง หรือการร้องเรียนต่อผู้ตรวจการแผ่นดินหรือคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติเกี่ยวกับกฎหมายนี้กี่เรื่องและในประเด็นใด

มีการฟ้องคดีต่อศาลปกครองและมีการร้องเรียนต่อผู้ตรวจการแผ่นดิน ดังนี้

หน่วยงาน	สาระสำคัญ	สถานะของเรื่อง
ศาลปกครอง จำนวน ๔ คดี	๑. การไม่ออกใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล	ยังไม่มีคำวินิจฉัย
	๒. การเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนปัจจุบัน)	ยังไม่มีคำวินิจฉัย
	๓. การขออนุญาตจัดตั้งสนามบินเฮลิคอปเตอร์ส่วนบุคคล	ยังไม่มีคำวินิจฉัย
	๔. เพิกถอนคำสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	ยังไม่มีคำวินิจฉัย
ผู้ตรวจการแผ่นดิน จำนวน ๓ เรื่อง	๑. การเทียบโอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	ยุติเรื่อง
	๒. การฝึกอบรมด้านการบินไม่เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบ	ยุติเรื่อง
	๓. การอนุญาตการบินเป็นไปตามกฎหมาย	ยังไม่มีคำวินิจฉัย

๑๘. การใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ และโทษอาญาในกฎหมายนี้ (ถ้ามี) ยังมีความเหมาะสมอยู่หรือไม่ อย่างไร

๑๘.๑ การใช้ระบบอนุญาต

ระบบการอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการกำกับดูแลกิจการด้านการบินพลเรือนในปัจจุบัน อันเป็นส่วนสำคัญในการควบคุมให้การปฏิบัติงานด้านการบินของประเทศไทยเป็นไปอย่างปลอดภัยและได้มาตรฐานตามหลักสากล การดำเนินงานนี้ครอบคลุมถึงการขนส่งทางอากาศ การใช้อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ รวมถึงการควบคุมความปลอดภัย ซึ่งล้วนแต่เป็นการยกระดับคุณภาพในการให้บริการการบิน อีกทั้งเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนผู้ใช้บริการการเดินทางทางอากาศและยังมีบทบาทสำคัญในการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัย โดยผู้ประกอบกิจการด้านการบิน ตลอดจนบุคลากร เช่น นักบินและช่างเทคนิค ต้องได้รับการตรวจสอบคุณสมบัติและมาตรฐานให้เป็นไปตามกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่กำหนด การมีระบบการอนุญาตยังเป็นหลักประกันว่า ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจะปฏิบัติงานตามมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและสาธารณชนจากอุบัติภัยหรือเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเดินอากาศ

นอกจากนี้ ระบบการอนุญาตยังเป็นกลไกที่สนับสนุนการควบคุมและกำกับการดำเนินงานในภาคการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล เช่น มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งการปฏิบัติงานตามมาตรฐานดังกล่าวทำให้การบินพลเรือนของประเทศไทยได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการเจริญเติบโตของภาคการบินและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศและจำเป็นต่อการควบคุมการใช้เทคโนโลยีใหม่ในภาคการบิน เช่น อากาศยานไร้คนขับ ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น การใช้เทคโนโลยีประเภทนี้อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ การบังคับใช้ระบบการอนุญาตจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์และเทคโนโลยีเหล่านี้ให้เป็นไปตามระเบียบ ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการจราจรทางอากาศและป้องกันการกระทำที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะ อีกทั้งระบบการอนุญาตยังมีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร โดยกำหนดมาตรฐานการให้บริการในด้านความปลอดภัยและการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของผู้ประกอบการ นอกจากการสร้างความมั่นใจในคุณภาพบริการแก่ผู้ใช้บริการการเดินทางทางอากาศแล้ว ระบบนี้ยังเสริมสร้างความมั่นใจว่าผู้โดยสารจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและปลอดภัยตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

ระบบการอนุญาตยังมีความจำเป็นต่อการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยของประเทศ โดยรัฐสามารถควบคุมการเข้าถึงและการใช้พื้นที่ทางอากาศที่มีความสำคัญด้านความมั่นคงของประเทศ รวมถึงกำหนดเขตหวงห้ามหรือเส้นทางการบินเฉพาะ ระบบการอนุญาตจึงช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถป้องกันความเสี่ยงและควบคุมสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงจากการกระทำที่เป็นภัยคุกคามหรือกระทบต่อความสงบเรียบร้อยในพื้นที่สนามบิน ดังนั้น ระบบการอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมจึงยังคงมีความเหมาะสมและมีความจำเป็น เนื่องจากเป็นเครื่องมือในการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ ป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร สาธารณชน และสิ่งแวดล้อม ทั้งยังทำให้การเดินอากาศของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๑๘.๒ การใช้ระบบคณะกรรมการในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

การใช้ระบบคณะกรรมการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ คณะกรรมการควบคุมสนามบิน คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือ

ที่ประสบภัย และคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดนั้นมีความจำเป็นในการกำกับดูแลและควบคุมกิจการด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยเนื่องจากระบบคณะกรรมการเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้การบริหารจัดการด้านการบินดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรม โดยคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญและผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ความรู้ความสามารถในการพิจารณาเรื่องที่มีความซับซ้อนทางด้านกฎหมายและด้านเทคนิค ทั้งนี้ การใช้ระบบคณะกรรมการช่วยให้การตัดสินใจในเรื่องสำคัญเกี่ยวกับการเดินอากาศเป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นต่อประชาชนในการใช้อำนาจรัฐเพื่อประโยชน์ส่วนรวมอีกทั้งยังจำเป็นต่อการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในการบินและการพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น การออกใบอนุญาต การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งควรอยู่ภายใต้การดูแลของคณะกรรมการที่มีความรู้เฉพาะด้านและมีความเข้าใจในข้อกำหนดทางกฎหมายที่ซับซ้อน ระบบคณะกรรมการนี้ยังมีส่วนสำคัญในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการพิจารณาปัญหาและข้อร้องเรียนต่าง ๆ อย่างรอบคอบและเป็นธรรม ลดความเสี่ยงในการเกิดปัญหาความขัดแย้งและสร้างความมั่นใจให้แก่สาธารณชนในการดำเนินกิจการด้านการบินของประเทศ

นอกจากนี้ ระบบคณะกรรมการยังเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่กำหนดให้การดำเนินการด้านการบินต้องมีการตรวจสอบและควบคุมที่มีความเข้มงวด การใช้ระบบคณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติเรื่องต่าง ๆ ในด้านการบิน เช่น การออกใบอนุญาต การตรวจสอบการปฏิบัติงาน และการพิจารณามาตรการความปลอดภัย จึงเป็นการเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประเทศอื่น ๆ ในด้านการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล อีกทั้งยังทำให้ประเทศไทยมีความน่าเชื่อถือในเวทีโลก และมีความพร้อมในการเจรจาและร่วมมือกับนานาชาติด้านการบินรวมถึงยังมีบทบาทสำคัญในการพิจารณาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในกิจการด้านการบิน เช่น การพิจารณาข้อร้องเรียนของผู้โดยสารหรือกรณีการเปรียบเทียบปรับซึ่งคณะกรรมการสามารถใช้อำนาจในการพิจารณาและให้ข้อวินิจฉัยที่เป็นกลางและโปร่งใส ทั้งเป็นการลดภาระของศาลและลดเวลาที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายอีกด้วย ดังนั้น ระบบคณะกรรมการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมจึงยังคงมีความเหมาะสมและจำเป็น เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้การบริหารจัดการด้านการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรม อีกทั้งยังคงรักษามาตรฐานความปลอดภัยและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนและประเทศอื่น ๆ ระบบคณะกรรมการนี้จึงเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้ประเทศไทยมีความพร้อมในการบริหารจัดการและพัฒนากิจการด้านการบินได้อย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

๑๘.๓ การมีบทบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง

การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครองตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการด้านการบินพลเรือนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานการณ์เฉพาะหน้าในแต่ละกรณี โดยการมอบดุลพินิจให้แก่เจ้าหน้าที่นั้นเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถพิจารณาตัดสินใจอย่างยืดหยุ่นเหมาะสมกับเหตุการณ์ ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสารและสาธารณชนว่าการตัดสินใจนั้นจะเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ จากการที่ธรรมชาติของการเดินอากาศเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงและมีความซับซ้อนสูง ซึ่งต้องอาศัยการตัดสินใจที่ฉับไวและแม่นยำในหลายกรณี ดังนั้นการที่เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการพิจารณาดำเนินการด้วยดุลพินิจจึงทำให้สามารถปรับเปลี่ยนหรือดำเนินการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันภัยคุกคามต่อ

ความปลอดภัยสาธารณะได้อย่างทันท่วงที เช่น ในกรณีการตัดสินใจอนุญาตหรือปฏิเสธการอนุญาตการบิน ในสภาวะที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องการการพิจารณาอย่างละเอียดและรอบคอบ หากไม่มีดุลพินิจอันเหมาะสม กรณีดังกล่าวอาจเกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและผู้ที่อยู่ใกล้สนามบิน ดังนั้น การมีบทบัญญัติให้เจ้าหน้าที่รัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองและดำเนินกิจการทางปกครองตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความเหมาะสมและจำเป็นเนื่องจากทำให้การตัดสินใจและการดำเนินงานด้านการบินมีความยืดหยุ่น เหมาะสมกับสถานการณ์เฉพาะ และส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ

๑๘.๔ การกำหนดโทษทางอาญา

การกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความจำเป็นในปัจจุบัน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นกิจการที่มีความเสี่ยงสูงและเกี่ยวข้องกับชีวิตของผู้โดยสารจำนวนมาก การกำหนดโทษทางอาญาจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมและป้องปรามการกระทำที่อาจนำไปสู่ความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ รวมถึงเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไปว่ารัฐได้ดำเนินมาตรการป้องกันความเสี่ยงและดูแลความปลอดภัยในระดับสูงสุด โดยโทษทางอาญาช่วยป้องกันการกระทำที่ผิดกฎหมายและสร้างความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ในกิจการการบิน ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดด้านความปลอดภัย การกระทำที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย หรือการใช้อากาศยานในทางที่ผิดกฎหมาย โทษเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการบังคับให้ผู้ประกอบการและบุคคลที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการใช้สนามบินและการบินที่ต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด การละเมิดข้อบังคับเหล่านี้ไม่เพียงแต่สร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลทั่วไปเท่านั้น แต่ยังอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศอีกด้วย การกำหนดโทษทางอาญาจึงเป็นการสร้างความรับผิดชอบและป้องกันการกระทำที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง

นอกจากบทบาทในการป้องปรามแล้ว การกำหนดโทษทางอาญายังมีความสำคัญในการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการบินตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งมีการกำหนดให้แต่ละประเทศมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและมีบทลงโทษที่ชัดเจนต่อการละเมิดมาตรฐานด้านการบิน การที่ประเทศไทยมีการกำหนดโทษทางอาญาจึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของประเทศในการปฏิบัติตามมาตรฐานสากลและการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายความปลอดภัยระหว่างประเทศ ซึ่งการมีบทลงโทษที่ชัดเจนยังเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้ประเทศอื่น ๆ มีความเชื่อมั่นในการดำเนินการด้านการบินของไทยและสร้างความน่าเชื่อถือในเวทีระหว่างประเทศ การกำหนดโทษทางอาญายังช่วยในการควบคุมให้ผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบินมีความรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง หากผู้ประกอบการ นักบิน หรือเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย หรือใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ไม่ได้รับการตรวจสอบหรือบำรุงรักษาตามข้อกำหนด การลงโทษทางอาญาในกรณีที่มีความร้ายแรงจึงเป็นการเตือนให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับตระหนักถึงความรับผิดชอบและผลกระทบจากการละเลยหรือประมาทเลินเล่อ การมีโทษทางอาญาที่ชัดเจนและบังคับใช้อย่างเข้มงวด จึงเป็นการสร้างวินัยและความปลอดภัยในกิจการการบินตลอดจนลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำที่ขาดความระมัดระวังหรือการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัย ดังนั้น การกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงยังคงมีความเหมาะสมและจำเป็นในฐานะเครื่องมือที่สำคัญในการรักษาความปลอดภัย ความมั่นคง และความเป็นระเบียบเรียบร้อยในกิจการด้านการบิน ทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของประเทศในการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล และสร้างความเชื่อมั่นต่อสาธารณชนและนานาประเทศ

ส่วนที่ ๔
ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

๑๙. การรับฟังความคิดเห็น

☒ ได้รับฟังความคิดเห็นโดยถูกต้องตามข้อ ๕ และข้อ ๖ ของแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายแล้ว

☒ ได้รับฟังความคิดเห็นโดยวิธีอื่นนอกจากผ่านระบบกลาง (หากมี โดยระบุทุกวิธี)

๑. รับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (https://www.caat.or.th/th) โดยออกประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระหว่างวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗ และต่อมาได้มีการขยายกำหนดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นโดยออกเป็นประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ขยายกำหนดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระหว่างวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๗ รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นทั้งสิ้น ๘๗ วัน โดยจากการรับฟังความคิดเห็นมีหน่วยงานและบุคคลทั่วไปร่วมแสดงความคิดเห็นจำนวน ๑๙ ราย

๒. มีหนังสือถึงหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ผู้เกี่ยวข้องมีความเห็นเกี่ยวกับกฎหมายนี้หรือผลกระทบของกฎหมายนี้อย่างไร

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นเพื่อประกอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม แนบท้ายรายงานฯ

๒๐. ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายของกฎหมายฉบับนี้ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วยแล้วหรือไม่

ไม่ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าวมาประกอบการพิจารณา เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกาศใช้ก่อนที่พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จะมีผลใช้บังคับ จึงไม่ได้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๒๑. หน่วยงานได้

๒๑.๑ ออกกฎหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ เพื่อที่ประชาชนจะสามารถปฏิบัติตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์จากกฎหมายหรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมบัญญัติไว้ กำหนดให้มีการออกกฎลำดับรองรวม ๒๓๖ ฉบับ โดยดำเนินการออกกฎหมายลำดับรองที่หน่วยงานพิจารณาแล้วว่าเข้าข่ายตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ ครบถ้วนแล้วเพื่อที่ประชาชนจะสามารถปฏิบัติตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์จากกฎหมาย

๒๑.๒ ดำเนินการอื่นเพื่อปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือไม่ อย่างไร

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้จัดทำคู่มือปฏิบัติงานสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อปฏิบัติตามและบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย เช่น คู่มือ

ปฏิบัติงานสำหรับออกใบรับรองหรือใบอนุญาต คู่มือการจัดทำกฎหมายลำดับรอง คู่มือปฏิบัติงานกระบวนงานคดีปกครอง การดำเนินคดีอาญา การดำเนินคดีแพ่ง คู่มือปฏิบัติงานการพัฒนากฎระเบียบด้านการบินพลเรือน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงจัดทำคู่มือการให้บริการสำหรับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือนให้ทราบถึงขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการในแต่ละเรื่อง พร้อมด้วยเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยเผยแพร่ในเรื่องต่าง ๆ ผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ได้จัดให้มีระบบบริการประชาชนทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การรับข้อร้องเรียนสายการบิน และการยื่นคำขอเพื่อขอออกใบรับรองหรือใบอนุญาตต่าง ๆ

๒๒. ผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

๒๒.๑ กฎหมายนี้มีการบังคับใช้หรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีการใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๔๙๗ จนถึงปัจจุบัน ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศรวม ๑๕ ครั้ง โดยครั้งล่าสุดคือพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามกฎหมาย และมีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำหน้าที่บริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๒๒.๒ หากมีการบังคับใช้ เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ อย่างไร

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยดำเนินการให้เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยสากล ดังนี้

๑) ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ

๒) เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ

๓) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

๔) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย

๕) ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

๖) ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด

๗) ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล

๘) กำกับดูแลกิจการสนามบินและสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือตามกฎหมายอื่นให้เกิดความปลอดภัยและได้มาตรฐานสากล

๙) ให้ความร่วมมือและสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือนและส่วนราชการในการประสานงานหรือเจรจากับองค์การระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบิน หรือการทำความตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือนอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น

๑๐) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

๑๑) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน

๑๒) ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกำหนดคุณสมบัติและความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี

๑๓) กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

๑๔) จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

๑๕) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน

๑๖) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน หรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๒๒.๓ ประชาชนมีภาระหรือรัฐมีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

๒๒.๓.๑ ภาระต่อประชาชนที่ต้องปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

เนื่องจากการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองไว้ จึงอาจส่งผลให้ประชาชน หน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐ ที่เป็นผู้ยื่นขอออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง มีภาระในการเสียค่าธรรมเนียมสำหรับการขอออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง รวมถึงค่าใช้จ่ายในการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองต่าง ๆ

๒๒.๓.๒ ต้นทุนของรัฐที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ในการนำรายได้จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่สำนักงานเรียกเก็บ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการพิจารณาออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อแสดงให้เห็นว่าผู้ยื่นคำขอใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง มีคุณสมบัติครบถ้วน หรือในการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๒๒.๔ เกิดผลที่ไม่ได้คาดคิดหรือไม่พึงประสงค์หรือไม่

ไม่มี

๒๓. กฎหมายนี้คุ้มค่าหรือได้สัดส่วนเมื่อเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับภาระของประชาชนและทรัพยากรที่ใช้ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย

การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย สอดคล้องตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยสากล พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงมีความคุ้มค่าและได้สัดส่วนเมื่อเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับภาระของประชาชนและทรัพยากรที่ใช้ในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

๒๔. สมควรยกเลิก แก้ไข ปรับปรุงกฎหมายหรือกฎหรือไม่ อย่างไร

เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของกฎหมายและประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมที่ผ่านมา ประกอบกับการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เห็นว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงเป็นกฎหมายที่จำเป็นต้องมีอยู่ต่อไป เพื่อการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย ให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแล ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยสากล อย่างไรก็ตาม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะนำข้อมูลข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นตามข้อ ๑๙ ทุกประเด็นไปศึกษาวิเคราะห์ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประกอบในการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และใช้บังคับกฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒๕. สมควรดำเนินการอื่นเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย หรือมีข้อเสนออื่นหรือไม่ อย่างไร

เห็นสมควรให้ประชาชน หน่วยงานรัฐ และหน่วยงานเอกชน ซึ่งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือนทำความเข้าใจ ศึกษาสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง และเป็นประโยชน์ต่อการประกอบกิจการด้านการบินพลเรือน โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ให้ความรู้ต่าง ๆ รวมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกฎหมายผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานเป็นปัจจุบันอยู่ตลอดเวลา

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ .....

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๗

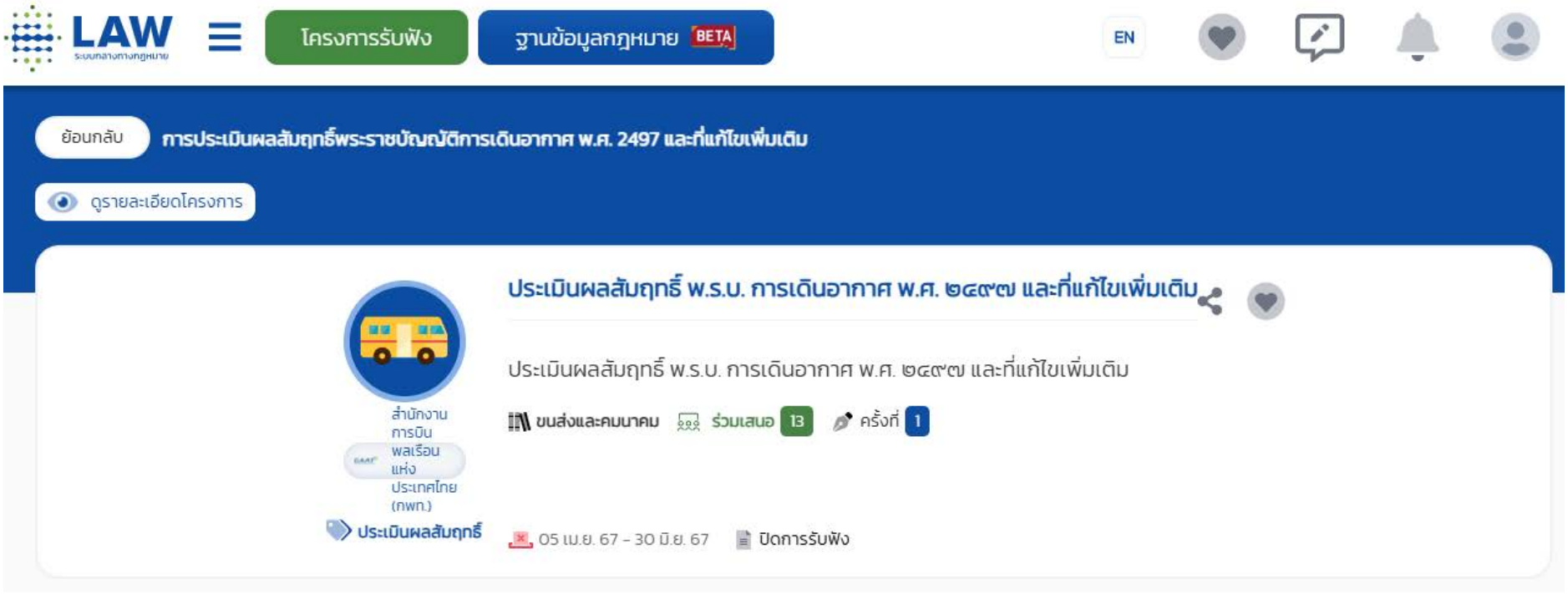
หน่วยงานผู้รับผิดชอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ สำนักกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
โทร. ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๐๐ ต่อ ๘๘๐๒
อีเมล leg_sl@caat.or.th

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นเพื่อประกอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เชิญชวนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชน ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ผ่านรูปแบบและวิธีการ ดังนี้

๑. ทางเว็บไซต์ของ กพท. (https://www.caat.or.th/th) โดยออกประกาศ กพท. เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระหว่างวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗ และต่อมาได้มีขยายกำหนดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นโดยออกเป็นประกาศ กพท. เรื่อง ขยายกำหนดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระหว่างวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๗ ซึ่งประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถแสดงความคิดเห็นได้ที่ช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ (https://forms.office.com/r/A03 RUDt2V5?origin=lprLink)

๒. ทางระบบกลางทางกฎหมาย (https://law.go.th/) ตั้งแต่วันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๗ เพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒



๓. กพท. ได้มีหนังสือถึงหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ด้วยวิธีการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ของ กพท. (https://www.caat.or.th/th) นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางระบบกลางทางกฎหมาย โดยสามารถแสดงความคิดเห็นได้ที่เว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (https://law.go.th/)

สรุปผลประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็นและคำชี้แจงในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
๑	**คำจำกัดความและบททั่วไป**	
	๑) เนื่องจากบทนิยามในมาตรา ๔ ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มีถ้อยคำบางส่วนที่ยังไม่ครอบคลุม/ชัดเจน หรือมีการใช้คำที่มีความหมายต่างกันในลักษณะที่มีความหมายเดียวกัน	รับไปพิจารณา
	๒) คำว่า “อากาศยานขนส่ง” หมายความว่า “อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้า” ทั้งนี้ขอเสนอให้หมายความรวมถึง “ไปรษณียภัณฑ์” ด้วย	คำว่า “ของ” มีความหมายอย่างกว้างซึ่งครอบคลุมคำว่า “ไปรษณียภัณฑ์” แล้ว
	๓) คำว่า “บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของบริการการเดินอากาศ ยังไม่มีการกำหนดนิยามไว้อย่างชัดเจน จึงเสนอให้กำหนดนิยามดังกล่าวเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น รวมถึงขอให้พิจารณาทบทวนคำนิยามอื่นที่อาจมีความไม่ชัดเจนและก่อให้เกิดข้อสงสัยหรือปัญหาในทางปฏิบัติกับหน่วยงานด้านการบินที่จะต้องปฏิบัติตามด้วย	รับไปพิจารณาว่ามีความจำเป็นที่ต้องกำหนดคำนิยามของคำว่า “บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” เพิ่มเติม หรือไม่ เนื่องจากมีการออกกฎหมายลำดับรองที่อาจมีความชัดเจนแล้วว่าหมายถึงบริการประเภทใด
	๔) คำว่า “อธิบดี” เนื่องจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มีหน่วยงานพิจารณาที่เกี่ยวข้องอื่นนอกเหนือจากกรมท่าอากาศยานด้วย เช่น กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นต้น จึงขอเสนอให้กำหนดคำนิยามของคำว่า “อธิบดี” ให้ชัดเจนว่าสื่อความหมายถึงหน่วยงานใด	คำว่า “อธิบดี” ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ หมายความถึง อธิบดีกรมท่าอากาศยาน เนื่องจากมีบทบัญญัติที่ระบุอำนาจหน้าที่ของอธิบดีกรมท่าอากาศยาน โดยมิได้มีบทบัญญัติที่ระบุอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอื่น
	๕) กรณีถ้อยคำในบทนิยามซึ่งมีความแตกต่างกัน แต่นำมาใช้ในบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะที่มีความหมายเดียวกัน เช่น “นิรภัย” กับ “ความปลอดภัย” ซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา ๔ (บทนิยาม) มาตรา ๑๕ (๑) มาตรา ๑๕/๘ (๕) แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ มาตรา ๑๕/๒๒ (๓) ระบบการจัดการด้านนิรภัย มาตรา ๑๕/๗ (๗) การกำหนดมาตราการด้านความปลอดภัย มาตรา ๑๕/๙ (๑) ด้านความปลอดภัย มาตรา ๑๕/๑๐ (๑) (๒) มาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น จึงมีข้อเสนอแนะ	ในชั้นการยกร่าง พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ ประสงค์จะใช้คำว่า “นิรภัย” ในบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนและระบบการจัดการด้านนิรภัย จึงใช้คำว่า “แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ” และ “ระบบการจัดการด้านนิรภัย” โดยในบทบัญญัติในบริบทด้านความปลอดภัยอื่น ๆ จะใช้คำว่า “ความปลอดภัย” จึงทำให้มีการใช้ถ้อยคำที่แตกต่างกัน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ให้มีการพิจารณาทบทวนการใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติให้มีความสอดคล้องต้องตรงกันตามความมุ่งหมายของถ้อยคำนั้น ๆ	
	๖) แก้ไขนิยาม “การบินพลเรือน” ตามมาตรา ๔ ให้หมายรวมถึงผู้ถือใบอนุญาตที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กพท. ให้ชัดเจนว่าหมายรวมถึงข้อขัดแย้งระหว่าง กพท. กับผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ด้วย (หลักสากล และพันธกรณีระหว่างประเทศ)	คำนิยามคำว่า “การบินพลเรือน” ประสงค์จะหมายความถึงประเภทของกิจกรรมด้านการบินพลเรือน ได้แก่ การขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป โดยมิได้มุ่งไปที่ผู้ประกอบการด้านการบิน หรือบุคลากรด้านการบิน
	๗) กรณีตามมาตรา ๖ (๔) เป็นกรณียกเว้นค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรามาตรา ๕๗ โดยมาตรา ๕๗ ถูกยกเลิกแล้วโดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒	รับไปพิจารณาดำเนินการแก้ไขในการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ....
	๘) ควรกำหนดคำนิยาม “ยานทางอากาศ” (Aerial Vehicle) เพิ่มเติม เนื่องจากปัจจุบันเทคโนโลยีทางการบินก้าวไกลมีจำนวนยานทางอากาศเกิดขึ้นจำนวนมากการใช้กฎหมายอากาศมาตรฐานที่มี (Type certificate) มากำกับยานทางอากาศอื่น ๆ จึงเกินความจำเป็นและเป็นความยากลำบากไม่สมเหตุผลตามหลักสากลทั้งผู้ปฏิบัติ และผู้กำกับให้เป็นไปตามกฎหมาย เช่น อุปกรณ์กีฬาทางอากาศซึ่งไม่เป็นอากาศยานมาตรฐานแต่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายของอากาศยาน ดังนั้น การมีนิยามอากาศยาน เพียงอย่างเดียวจึงไม่เพียงพอ การเพิ่มคำจำกัดความ “ยานทางอากาศ” (Aerial Vehicle) ในพ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้ทันสมัยและเป็นสากลโดยเห็นควรให้มีบทเฉพาะกาลในการกำกับยานทางอากาศในแต่ละระดับต่อไป	รับไปพิจารณาทบทวนประเด็นเกี่ยวกับการกำกับดูแลอากาศเบาพิเศษทั้งระบบ
๒	**หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการเทคนิค**	
	๑) เนื่องจากมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้มีการยกเลิกคณะกรรมการเทคนิค ซึ่งใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ฉบับปัจจุบันยังคงมีคำว่า “คณะกรรมเทคนิค”อยู่ จึงมีข้อเสนอแนะให้ปรับแก้ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้เป็นปัจจุบัน	รับไปพิจารณาดำเนินการแก้ไขในการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ....
	๒) กรณีตามมาตรา ๗ ซึ่งกำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีตำแหน่งเป็นกรรมการและเลขานุการในคณะกรรมการ	รับไปพิจารณาดำเนินการแก้ไขในการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ....

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	การบินพลเรือน อาจก่อให้เกิดการขัดกันแห่งผลประโยชน์ เนื่องจากมาตรา ๖/๑ ได้กำหนดให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ได้โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อน และมาตรา ๑๕ ได้กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลสำนักงานการบินพลเรือน ซึ่งในประเด็นนี้ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินฯ ได้ให้ข้อสังเกตไว้ในตำรากฎหมาย “กฎหมายการเดินอากาศ” สำนักพิมพ์สูตรไพศาลด้วย จึงควรปรับปรุงตำแหน่งของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในคณะกรรมการการบินพลเรือน	
	๓) การทำงานของคณะกรรมการการบินพลเรือนไม่ตอบสนองปัญหาของสายการบินหรือตอบสนองช้า	รับประเด็นเพื่อหารือกับคณะกรรมการการบินพลเรือน
	๔) กรรมการการบินพลเรือนที่แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี โดยต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ ด้านการบินพลเรือน จำนวน ๓ คน แต่กรรมการการบินพลเรือนที่เหลือ จำนวน ๔ ท่าน อาจไม่ได้มาจากภาคการท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบิน จึงอาจจะไม่สามารถให้ความคิดเห็นเพื่อพัฒนาด้านการแข่งขันระหว่างอุตสาหกรรมการบินของไทยกับนานาชาติ เพื่อนำมาพัฒนากฎระเบียบและการบังคับใช้ให้สอดคล้องกับการบินพลเรือนในปัจจุบัน ดังนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนจำนวนเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง ควรเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และธุรกิจสายการบิน เนื่องจากการที่อุตสาหกรรมการบินพลเรือนจะพัฒนาและยั่งยืนได้ จำเป็นต้องอาศัยความคิดเห็นให้รอบด้านและครอบคลุมจากภาคการท่องเที่ยวด้วย	รับไปพิจารณาดำเนินการแก้ไขในการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ....
	๕) ให้มีตัวแทนจากสายการบินเป็นกรรมการ กบร.	ตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน จำเป็นต้องไม่มีผู้ที่มีผลประโยชน์ทับซ้อนในภาคอุตสาหกรรมการบินเข้าร่วมเป็นกรรมการ ดังนั้น จำเป็นที่จะต้องกำหนดกลไกอื่นให้จะสามารถให้

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
		ตัวแทนจากภาคอุตสาหกรรมการบินสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงข้อคิดเห็นในส่วนของนโยบายด้านการบินหรือเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้องได้
	๖) การพิจารณากำหนดวาระดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการอื่นในคณะกรรมการการบินพลเรือน โดยควรให้มีระยะเวลาที่เหมาะสมในการสับเปลี่ยนหมุนเวียนให้บุคลากรผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ด้านการบินพลเรือนเข้ามามีส่วนร่วมในคณะกรรมการชุดดังกล่าว	คณะกรรมการการบินพลเรือนมีวาระในการดำรงตำแหน่ง ๔ ปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมแล้ว โดยหากต้องการให้มีการสับเปลี่ยนหมุนเวียนให้บุคลากรผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ด้านการบินพลเรือนเข้ามามีส่วนร่วม จะต้องปรับปรุงในส่วนของกระบวนการแต่งตั้งคณะกรรมการการบินพลเรือนจะแก้ไขปัญหาได้ถูกต้องตรงประเด็น
	๗) กรณีมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล หรือ ครม. และการแต่งตั้งคณะกรรมการการบินพลเรือนมีความล่าช้า จะส่งผลต่อการแก้ไขกฎหมายที่ต้องใช้อำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งการแก้ไขกฎหมายที่ล่าช้าจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการบินได้ ยกตัวอย่างเช่น การแก้ไขข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๔ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งปัจจุบันมีผลกระทบต่อผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ จึงควรให้อำนาจผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการแก้ไขกฎหมายในช่วงเวลาดังกล่าว หากพิจารณาว่าส่งผลกระทบต่อกิจการการบิน	รับไปพิจารณาดำเนินการทบทวนอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ....
	๘) แก้ไขอำนาจหน้าที่ของ กบร. ตามมาตรา ๑๕ (๑๒) ให้ชัดเจนว่าหมายรวมถึงข้อขัดแย้งระหว่าง กพท. กับผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ด้วย (หลักสากล และพันธกรณีระหว่างประเทศ)	รับไปพิจารณาว่ามีความจำเป็นที่ต้องแก้ไขมาตรา ๑๕ (๑๒) ให้ชัดเจนว่าผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน หมายความถึง ผู้ประจำหน้าที่ด้วยหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ตามหลักการของข้อบังคับที่จะออกตามมาตรา ๑๕ (๑๒) คำว่า “ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน”จะครอบคลุมถึงผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ดังนั้น มาตรา ๑๕ (๑๒) จึงรวมถึงข้อขัดแย้งระหว่าง กพท. กับผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่
	๙) ตามมาตรา ๑๕/๔ อำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการไม่ตอบสนองปัญหาของสายการบินหรือตอบสนองช้า ขอให้แก้กฎหมายที่ไม่เหมาะสมหรือยังไม่สามารถปฏิบัติได้ในปัจจุบัน	รับไปพิจารณาทบทวนในส่วนของกฎหมายลำดับรองที่ต้องแก้ไขปรับปรุงให้ทันต่อสถานการณ์

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๑๐) ตามมาตรา ๑๕/๖ การพิจารณาประเด็นทางเทคนิค เป็นอำนาจดุลยพินิจของผู้อำนวยการ และให้เป็นที่สุด จึงควรเปิดโอกาสให้มีการอุทธรณ์ และให้มีผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาเพื่อหลักความเป็นธรรมในสังคม	กพท. รับไปพิจารณาดำเนินการจัดให้มีกลไกสำหรับการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องในกรณีที่จำเป็นต้องมีการพิจารณาประเด็นทางเทคนิคที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินและผู้ประจำหน้าที่
๓	**หมวด ๑/๑ การกำกับดูแลการบินพลเรือน**	
	๑) ในการอนุวัติการตามข้อบทของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ และมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) ตามที่มีการระบุไว้ใน Annex ฉบับต่าง ๆ นั้น เป็นมาตรฐาน (Standard) และวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (Recommend Practice) สำหรับกิจกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศ ดังนั้น กรณีที่ไม่มีองค์ประกอบของความเป็นระหว่างประเทศอาจพิจารณามาตรฐานที่แตกต่างกันระหว่างการบินพลเรือนระหว่างประเทศและภายในประเทศ เพื่อให้เหมาะสมกับบริบทและการดำเนินงานด้านการเดินอากาศภายในประเทศไทย รวมทั้ง ควรจำแนกบทบัญญัติ/กฎเกณฑ์ด้านการบินพลเรือนระหว่าง “มาตรฐาน” และ “วิธีปฏิบัติที่แนะนำ” ในหมวดนี้ใหม่ให้ชัดเจน เพื่อที่หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องจะได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดในกรณีที่เป็นการปฏิบัติตามบทบัญญัติของ “มาตรฐาน” และควรพิจารณาองค์ประกอบการเดินอากาศภายในแห่งรัฐ ซึ่งประกอบด้วยภาคการบิน ๒ ระบบ ได้แก่ การบินระหว่างประเทศและการบินภายในประเทศโดยกำหนดมาตรฐานให้สอดคล้องตามบริบทที่แตกต่างกันระหว่างการบินระหว่างประเทศ และการบินภายในประเทศ	เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎหมายลำดับรอง ซึ่งตามระบบโครงสร้างกฎหมายลำดับรองปัจจุบันจะไม่มีการกำหนดแยกระหว่างมาตรฐานซึ่งต้องปฏิบัติตามและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติ แต่ผู้ออกกฎหมายจะพิจารณามาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติในแต่ละเรื่องและนำมากำหนดขึ้นเป็นหลักเกณฑ์ที่เป็นกฎหมายและบังคับใช้ ดังนั้น ในบางเรื่องหากพิจารณาแล้วว่ามีการเหมาะสมหรือเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยอาจมีการนำข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ใน Annex มาออกเป็นกฎหมายที่ต้องปฏิบัติตามได้ อย่างไรก็ตาม อาจมีการทบทวนปรับปรุงกฎหมายลำดับรองในส่วนที่เป็นเรื่องภายในประเทศให้เหมาะสมกับบริบทมากยิ่งขึ้น
	๒) มีการให้บริการที่เกี่ยวกับข้อมูลสำหรับเที่ยวบินและการเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (flight information service and alerting service) เสนอให้เพิ่มเติมหน้าที่และความรับผิดชอบของ กพท. ตามมาตรา ๑๕/๗ (๗) ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศ สำหรับพื้นที่นอกเส้นทางการบิน	การกำกับดูแลพื้นที่นอกเส้นทางบินจะกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนจึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาในส่วนของขอบเขตอำนาจของ ผอ.กพท. อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการทำการบินที่จะต้องกำกับดูแลกิจกรรมที่อยู่นอกเขต

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
		ปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งเป็นทั้งพื้นที่ที่เป็นเส้นทางบินและนอกเส้นทางบิน จะมีมาตรา ๕๙/๓ ซึ่งเป็นบทบัญญัติเฉพาะที่ให้อำนาจ ผอ.กพท. ในประเด็นนี้อยู่แล้ว
	๓) การกำหนดมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวกที่ประเทศไทยเป็นภาคี จึงควรปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกฎหมายอย่างเคร่งครัด ไม่ควรนำเอากฎระเบียบอื่นที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวกมากำหนดไว้ในกฎหมายหรือกฎในลำดับรอง เช่น การกำหนดให้การต่อใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จะต้องมีใบรับรองแพทย์ประกอบ ซึ่งตามหลักสากลจะใช้เฉพาะตอนออกใบอนุญาต (Issuance) เท่านั้น มิได้รวมถึงการต่ออายุ (Renewal) (หลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ และเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ)	รับไปพิจารณาทบทวนกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องในประเด็นความไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก
	๔) หน้าที่และความรับผิดชอบของ กพท. ตามมาตรา ๑๕/๘ ในการบริหารจัดการ เสนอให้เพิ่มเติมหน้าที่และความรับผิดชอบของ กพท. ตาม มาตรา ๑๕/๘ ในการบริหารจัดการในเรื่องดังต่อไปนี้ ๑) เนื่องจาก ICAO ได้ให้ความสำคัญกับ Safety Culture ตามที่มีการระบุไว้ใน Annex 19 ดังนั้น เพื่อให้การบินพลเรือนของไทยเป็นที่ยอมรับมากยิ่งขึ้นในระดับสากล จึงเสนอให้เพิ่มเติมหน้าที่และความรับผิดชอบของ กพท. ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศ (Safety Culture) และในทางปฏิบัติอาจพิจารณาประสานการดำเนินงานร่วมกับสำนักงานอัยการในด้านที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุอุบัติการณ์ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนเพื่อให้การจัดการด้านการบินพลเรือนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และ ๒) บูรณาการและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับจากหน่วยงานด้านการบินพลเรือน เพื่อนำมาขับเคลื่อนให้มีการพัฒนาด้านความปลอดภัย	ในเรื่องการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศ (Safety Culture) และการบูรณาการและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับจากหน่วยงานด้านการบินพลเรือน เป็นอำนาจหน้าที่ของ กพท. ภายใต้แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งมีบทบัญญัติกำหนดไว้เฉพาะแล้ว รวมถึงมีการออกกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอุบัติการณ์ด้านการบินพลเรือน กพท. สามารถประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการร่วมกันได้ แต่ทั้งนี้ การสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ด้านการบินพลเรือนตามภาคผนวก ๑๓ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินคดี จึงต้องพิจารณาวัตถุประสงค์ในการสอบสวนและอำนาจหน้าที่ กสอ. กพท. และของสำนักงานอัยการประกอบด้วย
	๕) การยกเว้นมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือนหรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งในเรื่องใด	มาตรา ๑๕/๑๔ เป็นกรณีที่ให้อำนาจ ผอ.กพท. พิจารณายกเว้นมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	นอกจากผู้อำนวยการ จะมีอำนาจยกเว้นกฎระเบียบทั้งหมดหรือบางส่วนตามมาตรา ๑๕/๑๔ อันเป็นกรณีที่รัฐไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานระหว่างประเทศได้แล้วนั้น เพื่อประโยชน์แห่งการบินพลเรือนของประเทศและเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ เสนอให้มีการกำหนดยกเว้นการดำเนินการที่ไม่ใช่มาตรฐานระหว่างประเทศที่ไม่มีผลกระทบต่อผลการตรวจสอบโครงการ USOAP หรือ USAP ของ ICAO แต่จำเป็นต้องมีการตรวจสอบอย่างใกล้ชิดด้วย	หรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ หากมีเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้ปรากฏขึ้น บทบัญญัตินี้จึงมิได้จำกัดให้ ผอ.กพท. ยกเว้นเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศเท่านั้น
๔	**หมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ**	
	๑) เนื่องจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มีการประกาศใช้มาเป็นเวลานาน และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเป็นประกาศแต่ละฉบับแยกจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เดิม ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนต่อการปฏิบัติตามของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศภายใต้ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ จึงขอให้มีการทบทวน จัดเรียง และเพิ่มเติม บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศและการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน	รับไปพิจารณาทบทวนประเด็นที่ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการปฏิบัติ
	๒) ตามนิยามคำว่า “บริการการเดินอากาศ” หมายถึง บริการการจัดการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จึงมีความเห็นว่าการออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการการเดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๑๗ ควรระบุให้สอดคล้องกับคำนิยามดังกล่าวข้างต้น จึงขอเสนอให้ปรับแก้ข้อความในมาตรา ๑๕/๑๗ เป็น “ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการ ขั้นตอนและการให้บริการการเดินอากาศแต่ละบริการ ดังต่อไปนี้ (๑) การจัดการจราจรทางอากาศ	บทบัญญัติมาตรา ๑๕/๑๗ เป็นการกำหนดให้ ผอ.กพท. ในการออกกฎหมายลำดับรอง โดยการออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องที่กำหนดไว้ จึงไม่ต้องกำหนดให้สอดคล้องกับคำจำกัดความคำว่า “บริการการเดินอากาศ” โดยผู้อำนวยการอาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการการเดินอากาศในเรื่องอื่นได้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวสามารถปฏิบัติได้ตามที่กำหนดไว้และมีความครบถ้วนตามประเภทของการให้บริการการเดินอากาศ จึงอาจไม่มีความจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติม

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	(๒) ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (๓) อุตุนิยมวิทยาการบิน (๔) ข่าวสารการบิน (๕) การออกแบบวิธีปฏิบัติด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (๖) การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
	๓) ควรตรวจสอบความสอดคล้องของมาตรา ๑๕/๑๘ ว่าครอบคลุม Situation 2 ตาม ICAO Annex 11 ความว่า “A route or portion of a route, contained within airspace under the sovereignty of a State which has, by mutual agreement, delegated to another State, responsibility for the establishment and provision of air traffic services” ด้วยแล้วหรือไม่	รับไปพิจารณาทบทวนความสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ
	๔) สิทธิในการอุทธรณ์ตามมาตรา ๑๕/๒๔ เป็นอำนาจของผู้อำนวยการที่สามารถสั่งเพิกถอนใบรับรองบริการการเดินอากาศได้ เป็นการใช้อำนาจทางปกครองในการออกคำสั่งทางปกครอง จึงควรกำหนดให้ผู้รับคำสั่งทางปกครองมีสิทธิที่จะอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวไปยังผู้ออกคำสั่งเสียก่อน ซึ่งเป็นหลักการทั่วไปในทางกฎหมายมหาชนที่คำสั่งที่กระทบต่อสิทธิและหน้าที่ของเอกชนจะต้องได้รับการพิจารณาทบทวน จึงควรกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอุทธรณ์เพิ่มเติม	มาตรา ๑๕/๒๔ เป็นบทให้อำนาจ ผอ.กพท. ในการสั่งเพิกถอนใบรับรองฯ ในกรณีที่ปรากฏเหตุตามที่กำหนดไว้ ซึ่งในการออกคำสั่งเพิกถอนใบรับรองฯ ซึ่งเป็นคำสั่งทางปกครอง จะมีการแจ้งเป็นหนังสือพร้อมการแจ้งสิทธิการอุทธรณ์ ขั้นตอน และระยะเวลาในการอุทธรณ์ตามรูปแบบการออกคำสั่งทางปกครอง โดยให้อุทธรณ์ต่อผู้ออกคำสั่งทางปกครองก่อนตาม พ.ร.บ. วิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ
	๕) พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือเงื่อนไขในใบรับรองบริการการเดินอากาศประเภทต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงความสามารถในการให้บริการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เป็นต้น แต่มีการกำหนดรายละเอียดเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงความสามารถในการให้บริการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ไว้ในประกาศ กพท. เรื่องการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	อำนาจของ ผอ.กพท. ในส่วนของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ จะเป็นไปตามมาตรา ๕๑ และ ๕๒ โดยมีกฎกระทรวงกำหนดรายละเอียดในเรื่องดังกล่าว และในส่วนของอำนาจของ ผอ.กพท. เกี่ยวกับบริการการเดินอากาศแต่ละด้าน จะมีกำหนดรายละเอียดไว้ในกฎหมายลำดับรองที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๗ มาตรา ๑๕/๑๙ มาตรา ๑๕/๒๑ และมาตรา ๑๕/๒๒ ดังนั้น จึงรับไปทบทวนความชัดเจนในส่วนของกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	พ.ศ. ๒๕๖๓ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓ (๒) จึงเสนอให้ระบุอำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการเกี่ยวกับเครื่องอำนวยความสะดวกฯ รวมถึงบริการการเดินอากาศแต่ละด้าน ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้ชัดเจน	
	๖) การให้บริการการเดินอากาศเป็นการจัดทำบริการสาธารณะ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับความปลอดภัยของประชาชน และอยู่ภายใต้หลักความต่อเนื่องของการจัดทำบริการสาธารณะ จึงเสนอให้มีกลไกการพิจารณาสั่งการให้พนักงานเจ้าหน้าที่ยังคงมีหน้าที่ให้บริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่องในกรณีที่มีการพักใช้/เพิกถอนใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศ	กพท. รับไปพิจารณากลไกและขั้นตอนกรณีที่ต้องจัดให้บริการการเดินอากาศมีความต่อเนื่องในการให้บริการในกรณีที่ผู้ให้บริการการเดินอากาศถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองฯ
	๗) สำหรับการกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศนั้นเห็นควรให้ ผอ.กพท. สามารถมอบหมายหรือกำหนดให้สนามบินสาธารณะมีส่วนในการช่วยเหลือภาครัฐในการกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศซึ่งอยู่ภายในขอบเขตความรับผิดชอบของสนามบิน ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปตามเงื่อนไข และข้อจำกัดแนบท้ายใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีหน้าที่ภายใต้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ซึ่งเป็นหน้าที่ตามกฎหมายอยู่แล้วในการจัดให้มีบริการการเดินอากาศที่เป็นไปตามมาตรฐาน และกำกับดูแลบริการดังกล่าวภายใต้สนามบินของตน ซึ่งมีกลไกการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของสนามบินและผู้ให้บริการการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงร่วมกัน
	๘) ควรเพิ่มข้อความในด้านการให้บริการการเดินอากาศให้ทันต่อสถานการณ์และเป็นการสนับสนุนการบินของไทย	อำนาจหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศอาจครอบคลุมกรณีดังกล่าวแล้ว โดยหากมีปัญหาในการให้บริการของผู้ให้บริการการเดินอากาศอาจต้องนำมาพิจารณาเป็นรายกรณี
	๙) อุปกรณ์กีฬาของร่มบิน และร่มร่อน ปีกร่อน โดดร่ม และกีฬาเครื่องบินจำลอง เป็นอากาศยาน ดังนั้น เมื่อจะทำการแข่งขันจึงปฏิบัติได้ยาก โดยเฉพาะการจัดแข่งขันในระดับนานาชาติ จึงเห็นควรออกกฎกระทรวงให้อุปกรณ์กีฬาทางอากาศเป็นวัตถุในอากาศ และใช้อำนาจตามมาตรา ๑๖/๕ และมาตรา ๑๕/๑๐ เพื่อเป็นการป้องกันการชนกันในอากาศเช่นเดียวกับบั้งไฟและโคมลอย	รับไปพิจารณาทบทวนประเด็นเกี่ยวกับการกำกับดูแลอากาศเบาพิเศษทั้งระบบ
๕	**หมวด ๑/๓ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ**	**ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น**

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
๖	**หมวด ๒ บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน**	
	๑) ตามมาตรา ๑๖ วรรคสอง (๑) กรณีอากาศยานที่ทำการบินทดลองภายใต้เงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดนั้น ยังมีความไม่ชัดเจนว่าหลังจากการกำหนดเงื่อนไขตามอำนาจหน้าที่แล้ว จะต้องส่งเงื่อนไขดังกล่าวให้ กพท. พิจารณาด้วยหรือไม่อย่างไร รวมทั้งยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางในการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว	ตามมาตรา ๑๖ วรรคสอง (๑) กำหนดว่าในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่อนุญาตให้ทำการบินทดลอง พนักงานเจ้าหน้าที่ (ผอ.กพท.) จะกำหนดเงื่อนไขในการบินทดลองนั้นเป็นรายกรณี ซึ่งการบินทดลองดังกล่าวอาจมีเอกสารการบินไม่ครบถ้วนตามที่มาตรา ๑๖ วรรคหนึ่งระบุไว้ก็ได้
	๒) คำว่าเส้นทางบินที่กำหนดในข้อกำหนด ไม่สามารถอ้างอิงได้ว่าหมายถึงข้อกำหนดฉบับใด จึงเสนอให้แก้ไขถ้อยคำในมาตรา ๑๘ โดยเปลี่ยนคำว่า “อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในข้อกำหนด” เป็น “อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในแผนการบินหรือตามคำสั่งผู้ประจำหน้าที่” เนื่องจาก คำว่าเส้นทางบินที่กำหนดในข้อกำหนดไม่สามารถอ้างอิงได้ว่าหมายถึงข้อกำหนดฉบับใด จึงเสนอให้เปลี่ยนเป็น “...ในแผนการบิน หรือตามคำสั่งผู้ประจำหน้าที่” เพื่อให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น	รับประเด็นไปพิจารณาในการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ทั้งนี้ตามมาตรา ๑๘ จะเป็นการกำหนดเส้นทางบินที่ใช้ทำการบิน ซึ่งจะมีการออกข้อกำหนด..... แต่อย่างไรก็ตาม อยู่ระหว่างการดำเนินการทบทวนปรับปรุงข้อกำหนดฯ ดังกล่าว
	๓) การฝ่าฝืนมาตรา ๒๓ ซึ่งบัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน มีโทษปรับตามกฎหมาย เป็นบทบัญญัติที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิของประชาชน จึงควรพิจารณาเจตนารมณ์ของการบังคับใช้และระบุวัตถุประสงค์ของการถ่ายภาพไว้ให้ชัดเจน ให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน	รับประเด็นไปพิจารณาในการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อย่างไรก็ตาม มาตรา ๒๓ ได้มีการออกประกาศ คคฯ ให้รัฐมนตรีอนุญาตเป็นการทั่วไปไว้แล้ว
	๔) มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือทิ้งร่มอากาศ นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนดซึ่งการบิน UAV หรือการทิ้งร่มเป็นกิจกรรมย่อย ๆ	รับประเด็นไปพิจารณาในการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในประเด็นการกำกับดูแลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทั้งระบบ
๗	**หมวด ๓ การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน**	**ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น**

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
๘	**หมวด ๔ แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ**	
	๑) การควบคุมและกำกับดูแลอากาศยานที่ไม่ทำการบิน มีการปลดระวางเครื่อง หรือมีการถอดแยกชิ้นส่วนหรืออะไหล่ใด ๆ ของอากาศยาน โดยเสนอให้เพิ่มบทบัญญัติเพื่อควบคุมและกำกับดูแลอากาศยานที่ไม่ทำการบิน มีการปลดระวางเครื่อง หรือมีการถอดแยกชิ้นส่วนหรืออะไหล่ใด ๆ ของอากาศยานออกเพื่อนำไปจำหน่ายหรือนำไปใช้ในวัตถุประสงค์อื่น ๆ ทั้งนี้ การนำอะไหล่หรือชิ้นส่วนของอากาศยานไปใช้งานต่อควรได้รับการกำกับดูแลจากรัฐให้ครบถ้วนตลอดทั้งกระบวนการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย	ต้องพิจารณาขอบเขตในการบังคับใช้ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เนื่องจากการกำกับดูแลจะคลอบคลุมเฉพาะอากาศยานที่จะนำมาทำการบินเนื่องจากกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาว่าจำเป็นต้องกำกับดูแลการปลดระวางเครื่อง หรือการถอดแยกชิ้นส่วนหรืออะไหล่ใด ๆ ของอากาศยานออกเพื่อนำไปจำหน่ายหรือนำไปใช้ในวัตถุประสงค์อื่น ๆ อาจเป็นการกระทบต่อสิทธิของบุคคลที่เกี่ยวข้องเกินสมควร ประกอบกับ กรณีที่มีการถอดชิ้นส่วนของอากาศยานมาใช้งานกับอากาศยานลำอื่นต่อมีกระบวนการควบคุมตามหมวด ๔ อยู่แล้ว
	๒) มาตรฐานความสมควรเดินอากาศส่วนเพิ่มเติมเพื่อการปฏิบัติการบิน (Additional Airworthiness Specification for Operations) มีกำหนดมาตรฐาน แต่ยังไม่มีระบุวิธีการปฏิบัติ (EASA CS-26) จึงควรแก้ไขข้อกำหนดให้บังคับใช้เมื่อมีกฎหมายหรือวิธีรองรับ หรือมีอนุโลมข้อยกเว้น	รับประเด็นไปพิจารณากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
	๓) มาตรา ๔๑/๘๐ กำหนดหน้าที่ผู้จดทะเบียนอากาศยานจัดทำรายงานการบำรุงรักษาอากาศยานทุกหกเดือน หากผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่สามารถจัดทำรายงานดังกล่าวเองได้จะต้องทำหนังสือมอบอำนาจให้บุคคลอื่นที่สามารถจัดทำรายงานแทนผู้จดทะเบียนอากาศยาน ซึ่งอ้างถึง AOCR Chapter 9 ข้อ 9 ได้ระบุให้ทำ maintenance report ทุก ๆ ๑ ปี โดย CMR staff และมีรายละเอียดการรายงานที่ละเอียด ครอบคลุมการทำรายงานการบำรุงรักษาอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๘๐ อยู่แล้ว จึงเหมือนเป็นการทำรายงานทับซ้อนและวงรอบที่ต่างกัน จึงควรยกเว้นหรืออนุโลมการปฏิบัติในเรื่องนี้ ในกรณีเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC)	เป็นประเด็นในเรื่องการทับซ้อนของกฎหมายลำดับรองซึ่งรับไปพิจารณาความเหมาะสมของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๔) การรับรองหน่วยซ่อมอากาศยานล่าช้า ไม่สามารถตอบสนองการต้องการของ AOC ในการใช้หน่วยซ่อมต่างประเทศได้ จึงควรอนุโลมโดยการใช้วิธีการยอมรับได้แทนวิธีการรับรองให้กับหน่วยซ่อมต่างประเทศที่เคยได้รับการรับรองจาก CAAT และต้องการเพิ่ม rating หรือเพิ่ม facility site	เป็นประเด็นในส่วนกระบวนการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามได้มีการออกกฎระเบียบในเรื่องการออกใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศโดยวิธีการยอมรับแล้ว
๙	**หมวด ๔/๑ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ**	
	๑) ใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตรายมีอายุแค่ ๑ ปี ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศมีอายุ ๕ ปี ซึ่งเป็นกำหนดอายุใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศน้อยเกินไป ขอให้ใช้อายุใบรับรองระยะเวลาสิบปีเต็มตามมาตรา ๔๑/๑๑๖	รับประเด็นเรื่องการกำหนดอายุใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไปพิจารณาทบทวนความเหมาะสม
๑๐	**หมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ**	
	๑) การกำหนดให้ กบร. มีอำนาจในการพิจารณาทำความเห็นให้กับ รมต. เพื่ออนุญาตใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ส่งผลให้การอนุญาตใบอนุญาตฯ มีหลายขั้นตอนและทำให้เกิดความล่าช้าในการอนุญาต (ขั้นตอน กพท. --> คณะกรรมการกลั่นกรอง --> กบร. --> รมว.คค.) จึงควรกำหนดอำนาจหน้าที่ของ กบร. ในการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจให้มีขอบเขตเฉพาะการกำหนดนโยบายการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจเท่านั้น	องค์กรผู้ใช้อำนาจทางเศรษฐกิจการบินพลเรือนตามพระราชบัญญัติ ได้แก่ รวค. กบร. และ ผอ.กพท. การประกอบกิจการการบินพลเรือนเป็นการใช้ระบบอนุญาตเนื่องจากการประกอบกิจการการบินพลเรือนมีลักษณะที่กระทบต่อประโยชน์ส่วนรวมในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศ ในส่วนของการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตาม พ.ร.บ. จึงให้เป็นอำนาจอนุญาตของ รวค. โดยความเห็นชอบของ กบร. เพื่อให้มีการพิจารณาตรวจสอบและสอบทานคุณสมบัติและความเหมาะสมของผู้ขอรับใบอนุญาตโดยองค์กรกลุ่มมิใช่บุคคลเพียงคนเดียว หากประเด็นปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาที่ล่าช้าจะต้องทบทวนปรับปรุงระยะเวลาการพิจารณาให้กระชับและรวดเร็วขึ้น
	๒) การกำหนดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดใด ๆ ในลักษณะที่เป็นเงื่อนไขหรือข้อกำหนดแนบท้ายใบอนุญาต เป็นแนวทางเดิมที่ได้รับอิทธิพลมาจากการออกใบอนุญาตในยุคที่ใช้ ปว. ๕๘ ซึ่งยังไม่มีบทกฎหมาย เช่น กบร. ๙๗ จึงจำเป็นต้องกำหนดเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตเพื่อให้มีรายละเอียดครอบคลุมกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่ต้องการกำกับดูแล ดังนั้น เมื่อปัจจุบัน	ในการกำหนดเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจะมีการกำหนดเงื่อนไขมาตรฐานซึ่งใช้กับผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ทุกราย

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	มีการประกาศใช้ กบร. ๙๗ แล้ว การกำหนดเงื่อนไขแนบท้ายจึงควรลดความสำคัญลงและควรออกกฎระเบียบให้ใช้บังคับกับผู้ประกอบการทุกรายให้เป็นแนวทางเดียวกัน และมีการกำหนดเงื่อนไขที่ใช้บังคับกับรายผู้ประกอบการให้น้อยที่สุดเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันและเป็นธรรมในการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการ	
	๓) การกำหนดบทบัญญัติมาตรา ๔๑/๑๒๖ มาตรา ๔๑/๑๓๒ มาตรา ๔๑/๑๓๓ มาตรา ๔๑/๑๓๔ และมาตรา ๔๑/๑๓๕ ให้บังคับใช้เฉพาะกับผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงเท่านั้น โดยไม่ใช้บังคับกับกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศให้บริการบินในลักษณะเช่าเหมาลำ (Charter) จึงควรปรับปรุงแก้ไขมาตรา ๔๑/๑๒๖ ให้ครอบคลุมผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศให้บริการบินในลักษณะเช่าเหมาลำ (Charter) ด้วย	เห็นควรให้มีการแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวให้ครอบคลุมครบถ้วน
	๔) พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ กำหนดให้การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับเส้นทางภายในประเทศต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กบร. กำหนด ปัญหาคือ กพท. ใช้บังคับข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๙๗ฯ ข้อ ๓๑ วรรค ๒ เพื่ออนุมัติค่าใช้จ่ายอื่นเกี่ยวกับการขนส่งด้วย เช่น ค่าธรรมเนียมเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมกระเป๋าสัมภาระ เป็นต้น โดยไม่มีหลักเกณฑ์ใด ๆ ที่ต้องกำหนดโดย กบร. เหมือนเช่นที่มาตรา ๔๑/๑๓๐ กำหนดให้ต้องมีเช่นในกรณีของการกำหนดค่าโดยสารและค่าระวาง จึงควรกำหนดหลักเกณฑ์ให้ชัดเจนว่า ค่าใช้จ่ายอื่นเกี่ยวกับการขนส่งควรรวมถึงอะไรบ้าง และมีหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอย่างไร ซึ่งการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการควรเป็นอำนาจของ กบร. เหมือนกรณีที่กำหนดไว้สำหรับค่าโดยสารและค่าระวางตามมาตรา ๔๑/๑๓๐ นี้	เห็นควรทบทวนกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบ “ค่าใช้จ่ายอื่นเกี่ยวกับการขนส่ง” ให้มีความชัดเจนเพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตฯ สามารถปฏิบัติได้ แต่จะเป็นการแก้ไขปรับปรุงข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๙๗ ซึ่งเป็นกฎหมายระดับอนุบัญญัติ ไม่ใช่การแก้ไขระดับพระราชบัญญัติ
	๕) กพท. ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลการแข่งขันสำหรับอุตสาหกรรมการบินเป็นของตนเองเพื่อให้อำนาจการกำกับดูแล	ปัจจุบันได้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าระหว่าง กพท. และ สำนักงานคณะกรรมการแข่งขัน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	การแข่งขันให้เป็นอำนาจของ กพท. การบัญญัติบทกฎหมายเช่นนี้ส่งผลให้ กพท. ไม่มีกฎหมายเฉพาะของตนเองสำหรับการกำกับดูแลการแข่งขันระหว่างประกอบการด้านการบินพลเรือนซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องการความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการบินจึงทำให้การกำกับดูแลไปอยู่ภายใต้อำนาจของสำนักงานแข่งขันทางการค้า (กขค.) ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญไปครอบคลุมถึงอุตสาหกรรมการบิน หรือ กพท. ควรมีความร่วมมือกับ กขค. อย่างชัดเจนและใกล้ชิดเพื่อให้การกำกับดูแลการแข่งขันภายใต้อำนาจของ กขค. มีประสิทธิภาพมากที่สุด แทนที่จะตกอยู่ภายใต้อำนาจของ กขค. แต่เพียงหน่วยงานเดียวโดยไม่มีการประสาน ขอความเห็นหรือแม้แต่แต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญจาก กพท. ไปเป็นคณะอนุกรรมการของ กขค. ในคดีที่เกี่ยวกับการบินพลเรือน	ทางการค้า (สำนักงาน กขค.) เพื่อสร้างความร่วมมือในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าในธุรกิจการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานและกิจกรรมความร่วมมือ ทั้งในด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลความร่วมมือด้านวิชาการและการพัฒนาบุคลากร การพัฒนาหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า รวมถึงด้านการพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายในประเด็นด้านการแข่งขันทางการค้าด้วย ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยในการพัฒนาการกำกับดูแลการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งในกระบวนการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎเกณฑ์ว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าในธุรกิจการบินพลเรือนปัจจุบัน กขค. จะประสานการทำงานร่วมกับ กพท. ด้วยอยู่แล้ว
	๖) ผู้ประกอบการบินเฉพาะพื้นที่ (Aerial Working) เช่น การบินกีฬาทิ้งร่ม พ่นยาฆ่าแมลง ถ่ายภาพทางอากาศ และลากป้ายโฆษณา จะต้องทำประกันภัยบุคคลที่ ๓ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นธรรมทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ จึงควรปรับปรุงหลักเกณฑ์เรื่องการทำประกันภัยบุคคลที่ ๓ ที่ใช้กับการทำงานทางอากาศ	การประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการทำงานทางอากาศ (Aerial work) มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้นได้ไม่ต่างจากการประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามบนผิวพื้นเกิดจากอากาศยาน อากาศยานแต่ละขนาดสามารถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลบนผิวพื้นได้แตกต่างกัน ICAO จึงจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สาม ค.ศ.๒๐๐๙ (Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, 2009) เพื่อเป็นเกณฑ์ความรับผิดต่อบุคคลที่สามโดยใช้มวลวิ่งขึ้นสูงสุดของอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการแบ่งระดับความรับผิดของผู้ดำเนินการอากาศยาน (aircraft operator) และความรับผิดนี้เองที่นำมาสู่การจัดทำประกันภัยบุคคลที่สามให้ครอบคลุมเพียงพอกับความรับผิด ดังนั้นหลักเกณฑ์ในการทำประกันภัยบุคคลที่สามที่ใช้กับการทำงานทางอากาศของประเทศไทยจึงเป็นไปตามเกณฑ์ตามมาตรฐานสากล ประกอบกับ

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
		ผู้ประกอบการทำงานทางอากาศให้บริการโดยมีสินจ้าง ฉะนั้น การจัดทำประกันภัยสามารถถือเป็นการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเอง และสามารถนำไปเป็นต้นทุนการดำเนินการ ซึ่งในท้ายที่สุด อาจมีการแบ่งเบาภาระและผ่องถ่ายค่าใช้จ่ายไปยังผู้ใช้บริการบางส่วนด้วยอยู่แล้ว
	๖) การกำหนดให้อายุของอากาศยานที่ทำมาใช้ในการประกอบกิจการพลเรือนเริ่มแรกสำหรับการบินโดยสารและสินค้าต้องไม่เกิน ๑๖ ปี นับแต่วันผลิตซึ่งในทางปฏิบัติอากาศยานจะทำการ Heavy Maintenance เมื่อครบ ๑๔ ปี ซึ่งทำให้อากาศยานนั้นสามารถบินได้ด้วยความปลอดภัยจึงเห็นควรแก้ไขข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๙๘ ด้วยการไม่กำหนดอายุอากาศยานที่จะนำมาใช้งานทำธุรกิจประเภทการทำงานทางอากาศในพื้นที่ ได้แก่ การบินทิ้งร่ม พ่นยาฆ่าแมลง ถ่ายภาพทางอากาศ ลากป้ายโฆษณา เป็นต้น และกำหนดการสิ้นสุดอายุการใช้งานตราบใดที่อากาศยานนั้นได้รับการบำรุงรักษาตามแผนการบำรุงรักษา ที่ กพท. เห็นชอบอย่างครบถ้วนถูกต้อง	เป็นประเด็นในส่วนกฎหมายลำดับรองที่ออกตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ซึ่งรับไปพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๙๘ฯ ดังกล่าว โดยเห็นควรนำเสนอผู้มีอำนาจในระดับนโยบายพิจารณาการไม่ควบคุมเรื่องอายุอากาศยานที่ใช้ในการประกอบกิจการแต่ใช้โปรแกรมการบำรุงรักษาและการคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศในการกำกับดูแลแทนซึ่งหากองค์กรผู้ใช้อำนาจเชิงนโยบายเห็นด้วย ก็ต้องดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายลำดับรองให้สะท้อนหลักการดังกล่าวต่อไป
๑๕	**หมวด ๕ ผู้ประจำหน้าที่**	
	๑) การเจ็บป่วยบางอย่างอาทิเช่น COVID อาจนานกว่า ๗ วัน จึงควรเพิ่มข้อความยกเว้นการเจ็บป่วยเล็กน้อย หรือเพิ่มเวลาเป็น ๑๔ วัน	บทบัญญัติดังกล่าวผ่านการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ที่เห็นว่าความเจ็บป่วยที่มีระยะเวลาการรักษาเกินกว่า ๗ วัน เป็นความเจ็บป่วยซึ่งอาจกระทบหรือกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งหากไม่มีการตรวจและรับรองจากนายแพทย์ที่กำหนด อาจกระทบต่อความปลอดภัยในการทำการบินได้
	๒) ปัญหาที่เกิด คือ การเจ็บป่วยบางกรณีต้องใช้เวลารักษามากกว่า ๗ วัน เพื่อให้ร่างกายได้ฟื้นฟูแข็งแรง ซึ่งตามมาตรา ๕๐/๑ กำหนดว่าห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บนั้นเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๗ วันขึ้นไป ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้จะได้ตรวจและออกใบรับรองผู้ประจำหน้าที่นั้น เสนอแก้ไขระยะเวลาจาก ๗ วันเป็น ๑๕ วัน เนื่องจากการเจ็บป่วย	

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ในปัจจุบันอาจจำเป็นต้องใช้เวลารักษามากกว่า ๗ วัน เพื่อให้ร่างกายฟื้นฟูสมรรถภาพให้สมบูรณ์ แข็งแรง	
	๓) กำหนดคุณสมบัติผู้ขอใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ไม่สามารถปฏิบัติได้จริงในปัจจุบัน โดยควรยกเว้นให้สำหรับกลุ่มคนที่ผ่านขั้นตอนนั้น ๆ ไปแล้ว หรือขยายระยะวันบังคับใช้ออกไป	เป็นประเด็นปัญหาตามกฎหมายลำดับรองที่ออกตามมาตรา ๔๔ ซึ่ง กพท. ได้ประสานกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น
	๔) ปัจจุบันนักบินผู้ทำงานประเภทการทำงานทางอากาศถูกกำหนดให้ใช้ใบอนุญาตระดับ Type Rating ของอากาศยานแต่ละแบบ ซึ่ง EASA ได้กำหนดให้ใช้เพียง Class Rating จึงควรแก้ไขให้การบินทำงานทางอากาศให้ใช้ใบอนุญาตฯ Class Rating ต่อไป และขอให้มีการรับรองการสอน Class Rating ในประเทศไทยเพื่อไม่ต้องไปรับรองที่ต่างประเทศ	เป็นประเด็นปัญหาตามกฎหมายลำดับรองที่ออกตามมาตรา ๔๔ ซึ่ง กพท. ได้ประสานกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น
	๕) การกำหนดอายุ สุขภาพ ร่างกายสมบูรณ์ ความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ (แต่ปัจจุบันได้ประกาศใช้ตามเกณฑ์ของ EASA ซึ่งมีรายละเอียดปลีกย่อยหลายประเด็นที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี) จึงควรปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกฎหมายอย่างเคร่งครัด ไม่ควรนำเอากฎระเบียบอื่นที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวกมากำหนดไว้ในกฎหมายหรือกฎในระดับรอง เช่น การกำหนดอายุของผู้ถือใบอนุญาตในทางอ้อม โดยการกำหนดให้แพทย์รับตรวจเฉพาะผู้ที่ยังปฏิบัติหน้าที่อยู่เท่านั้น ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ถือใบอนุญาตสามารถใช้ใบอนุญาตนักบินในการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน โดยมิได้ใช้สิทธิทำการในการทำการบินกับผู้ได้รับใบรับรองเดินอากาศหลังจากที่อายุครบตามกำหนด เช่น การใช้ใบอนุญาตที่มีศักย์ครูเป็นหลักฐานในการสอนในสถาบันฝึกอบรมได้ (หลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ และลดทอนความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีอนุสัญญาชิคาโกฯ มีพันธกรณีในการรับมาตรฐานตามภาคผนวกมาปฏิบัติโดยถือเป็นมาตรฐานขั้นต่ำ ดังนั้น การที่ กพท. ได้ดำเนินการพัฒนากฎระเบียบด้านการบินตามแนวทางของ EASA จึงมิใช่กรณีที่ปฏิบัติไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ในประเด็นเรื่องการขอและการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เป็นประเด็นของกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาทบทวนต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๖) ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามประเภทที่ผู้อำนวยการกำหนดต้องจบการศึกษาตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรองทำได้ยากโดยเฉพาะในต่างประเทศ จึงควรให้การรับรองโดยอัตโนมัติหากเป็นหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมต่างประเทศที่ได้รับการรับรองจากรัฐภาคีที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับรัฐภาคี (หลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ)	เป็นประเด็นในส่วนของกฎหมายลำดับรอง ซึ่ง กพท. ได้รับประเด็นไปดำเนินการทบทวนกฎระเบียบเพื่อให้กระบวนการในการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินของต่างประเทศสามารถใช้วิธีการยอมรับได้
	๗) การกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องจบหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง โดยกฎหมายลูกของมาตรานี้ คือ ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๒๔ฯ และ กพท. ฉบับที่ ๔๕ฯ ที่ออกมาส่งผลกระทบต่อผู้ถือใบอนุญาตที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ปัจจุบัน ซึ่งผู้ถือใบอนุญาตเหล่านี้ก็เป็นผลผลิตที่เกิดจากกฎหมายเก่าและได้ปฏิบัติตามกฎหมายเก่าทุกอย่าง และไม่มีการกำหนดช่วงเวลาการเปลี่ยนผ่าน (transition period) ที่ชัดเจน ส่งผลกระทบต่อการฝึกอบรมเพื่อการขอออกใบอนุญาตจึงควรยกเว้นให้ผู้ถือใบอนุญาตเดิมให้ไม่ได้รับผลกระทบจากกฎหมายใหม่ และกำหนดช่วงเวลาการเปลี่ยนผ่านที่ชัดเจน และสามารถปฏิบัติได้จริง	เป็นประเด็นในส่วนของกฎหมายลำดับรอง ซึ่ง กพท .ได้รับประเด็นไปดำเนินการร่วมกับผู้มีส่วนได้สียเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว
	๘) สาระสำคัญในการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด จึงควรออกประกาศให้ชัดเจน เป็นธรรม และเป็นไปตามที่ระบุไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ	เป็นประเด็นในเรื่องการออกกฎหมายลำดับรองซึ่งจะรับประเด็นไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
	๙) ใบสำคัญแพทย์ ที่มีการกำหนดชั้นเกินกว่ามาตรฐานสากล (Class 4) จึงควรยกเลิกการกำหนดชั้นของใบสำคัญแพทย์เกินความจำเป็นและไม่สอดคล้องกับอนุสัญญา (หลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ เป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ และลดทอนความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีอนุสัญญาชิคาโกฯ มีพันธกรณีในการรับมาตรฐานตามภาคผนวกมาปฏิบัติโดยถือเป็นมาตรฐานขั้นต่ำ ดังนั้นการที่มีการกำหนดใบสำคัญแพทย์ Class 4 ซึ่งใช้เฉพาะการทำการบินภายในประเทศจึงมิใช่กรณีที่ปฏิบัติไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ในประเด็นเรื่องความเหมาะสมของใบสำคัญแพทย์ Class 4 เป็นประเด็นของกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาทบทวนต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๑๐) ขาดหลักการและหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่สำคัญโดยเฉพาะสถานที่ตรวจทางการแพทย์เอกชน	หลักเกณฑ์ในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่สำคัญ จะตกอยู่ภายใต้บังคับของ พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลฯ ซึ่งใช้บังคับคลอบคลุมกับสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินทั้งที่เป็นหน่วยงานรัฐและเอกชน
๑๖	**หมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย**	
	๑) ปรับแก้มาตรา ๕๐/๑๕ (๒) (ก) โดยปรับแก้คำว่า “เจ้าหน้าที่ของสนามบิน” เป็นคำว่า “เจ้าหน้าที่ภาคพื้น” โดยอ้างอิงจาก Annex 17 ข้อ ๒.๑.๑ ซึ่งใช้คำว่า “ground personnel” และคำว่า “ผู้ใช้บริการอื่นของสนามบิน” เป็นคำว่า “สาธารณะชน” โดยอ้างอิงจาก Annex 17 ข้อ ๒.๑.๑ ซึ่งใช้คำว่า “the general public”	กพท. รับไปพิจารณาทบทวนว่าถ้อยคำที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในส่วนของผลกระทบในการบังคับใช้กฎหมายในมาตราที่เกี่ยวข้อง
	๒) เนื่องจากพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๑ (๗) ได้วางหลักไว้ว่า การมีบทบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง ให้กระทำได้เท่าที่จำเป็นตามมาตรา ๕๐/๒๘ จึงควรกำหนดระยะเวลาให้ผู้อำนวยการพิจารณาแผนฯ ให้แล้วเสร็จและในกรณีที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ ควรกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่เป็นสาระสำคัญไว้ในร่างกฎหมายให้ชัดเจน	เป็นประเด็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในส่วนของกระบวนการทำงานซึ่งจะรับไปพิจารณาปรับปรุง
	๓) มาตรา ๕๐/๓๐ ควรพิจารณาใช้ถ้อยคำให้ครอบคลุมถึงพื้นที่การให้บริการจราจรทางอากาศนอกเขตสนามบินด้วยเนื่องจากการบริการจราจรทางอากาศ อาจกระทำ ณ สถานที่อื่นใดนอกจากสนามบินด้วย	กรณีผู้ให้บริการจัดการจราจรทางอากาศภายในราชอาณาจักรต้องมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในส่วนของตน โดยเป็นเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในการออกใบรับรองผู้ให้บริการจราทางอากาศตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องตามแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ดังนั้น มาตรา ๕๐/๓๐ เมื่อใช้ประกอบกับมาตราอื่นที่เกี่ยวข้องจะครอบคลุมถึงผู้ให้บริการจัดการจราจรทางอากาศทั้งหมดไม่ว่าภายในหรือภายนอกสนามบิน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๔) มาตรา ๕๐/๓๖ เป็นการกำหนดความรับผิดชอบของผู้เช่าพื้นที่ส่วนของอาคารผู้โดยสารหรือพื้นที่เขตการบิน แต่เนื่องจากในข้อเท็จจริงนั้นอาจมีกรณีที่สนามบินมีการให้เช่าพื้นที่ซึ่งมิได้อยู่ภายในอาคารผู้โดยสารหรือพื้นที่เขตการบินแต่ยังคงต้องมีมาตรการในการควบคุมการเข้าพื้นที่ เช่น พื้นที่เชื่อมต่อกับเขตการบิน จึงเห็นควรให้มีการพิจารณากำหนดให้ผู้เช่าพื้นที่หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่อาคารผู้โดยสาร พื้นที่เขตการบิน หรือพื้นที่อื่นที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตเห็นสมควร ต้องรับผิดชอบในการควบคุมการเข้าพื้นที่เฉพาะส่วนที่ตนเกี่ยวข้อง โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตด้วย	เป็นประเด็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายซึ่งจะรับไปพิจารณา
๑๗	**หมวด ๕/๒ การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน**	
	๑) เสนอให้กำหนดแนวทางในการควบคุมดูแลการบริการภายในสนามบินของหน่วยงานของรัฐ เช่น ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยอุตุนิยมวิทยาด้านการบิน ตามมาตรา ๕๐/๔๕ เนื่องจากกลไกการรายงานในปัจจุบัน ไม่สามารถตอบสนองการบริหารจัดการสนามบินได้ และอาจทำให้สนามบินถูกลงโทษหากการบริการไม่เป็นไปตามข้อกำหนด รวมทั้งเสนอให้มีการจัดทำข้อกำหนดที่มีรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับเรื่อง Facilitations ซึ่งรวมถึงการให้บริการผู้โดยสาร (passenger) และการให้บริการการขนส่งทางอากาศ (cargo)	หน่วยงานที่ปฏิบัติงานในสนามบิน เช่น ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยอุตุนิยมวิทยาด้านการบิน ปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าว มาตรา ๕๐/๔๕ จึงกำหนดให้ กพท. มีอำนาจหน้าที่ในการให้คำแนะนำเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานเท่านั้น อย่างไรก็ตาม กรณีที่มีปัญหาในการบริหารจัดการหรือการให้บริการภายในสนามบิน กฎหมายได้กำหนดกลไกด้านความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดไว้ตามแผนการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ
๑๘	**หมวด ๖ สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ**	
	๑) ตามมาตรา ๕๖ ควรเพิ่มกรอบระยะเวลาในการทบทวนอัตราค่าบริการในการขึ้นลงอากาศยาน และค่าบริการที่เก็บอากาศยานเพื่อให้สอดคล้องกับภาวการณ์และสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลง และควรเพิ่มหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการและระยะเวลาในการพิจารณาอนุมัติอัตราค่าบริการค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดให้ชัดเจน รวมทั้งกำหนดกรอบ	รับเป็นประเด็นเพื่อหารือ กบร. และ ผอ.กพท. ในฐานะองค์กรผู้ใช้อำนาจตามมาตรา ๕๖ ในพิจารณาการกำหนดรอบระยะเวลาทบทวนอัตราค่าบริการที่สนามบินมีสิทธิเรียกเก็บได้ตามมาตรา ๕๖ (๒) – (๕)

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ระยะเวลาในการทบทวนอัตราและแนวทางดังกล่าวเพื่อให้สอดคล้องกับภาวการณ์และสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลง	
	๒) การกำหนดค่าบริการแค่ละภาระต่าง ๆ ที่กำหนดเรียกเก็บกับผู้ใช้บริการ (สายการบิน) ต้องพิจารณาว่าเป็นต้นทุนที่เพิ่มขึ้นอันส่งผลต่อศักยภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการส่งผลต่อราคาบัตรโดยสารที่กระทบต่อผู้โดยสารโดยตรงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้	รับเป็นประเด็นข้อสังเกตเพื่อให้องค์กรผู้ใช้อำนาจในการพิจารณาอนุมัติค่าบริการตามมาตรา ๕๖ พิจารณาประกอบการอนุมัติค่าบริการต่อไป แต่ในทางปฏิบัติ ปัจจุบัน กพท. ได้คำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้โดยสารในการพิจารณาอนุมัติ/อนุญาตค่าบริการต่าง ๆ ด้วยอยู่แล้ว โดยอาจจะต้องสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้บริการเข้าใจและรับทราบถึงแนวทางการทำงานของ กพท. ให้เห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้นควบคู่ไปด้วย
	๓) มาตรา ๖๐/๑ ควรตัดคำว่า “ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐/๓๔” ออก เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนเนื่องจากมาตรา ๖๐/๓๔ ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว	รับไปพิจารณาในการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	๔) มาตรา ๖๐/๓ ควรตัดคำว่า “ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕” ออก เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนเนื่องจากมาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕ ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว	รับไปพิจารณาในการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	๕) บทบัญญัติในหมวด ๖ ยังไม่มีการกำหนดว่าเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภทใดบ้างที่จะต้องทำการทดสอบภาคพื้นหรือทำการบินทดสอบ ระยะเวลาในการทดสอบ รวมถึงอำนาจในการรับรองรายงานผลการทดสอบเครื่องอำนวยฯ ซึ่งโดยปกติ ผลการทดสอบเครื่องอำนวยฯ จะมีผลว่าจะใช้งานเครื่องอำนวยฯ ต่อไปได้หรือไม่ เป็นการกระทบสิทธิของผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ อีกทั้งยังเป็นข้อคำถามสำคัญ (PPQ) ในโครงการ ICAO-USOAP จึงควรกำหนดให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดประเภทเครื่องอำนวยฯ ที่ต้องทำการทดสอบรอบระยะเวลา และรายละเอียดในการทดสอบเครื่องอำนวยฯ รวมถึงฐานอำนาจและผลของการรับรองผลการทดสอบเครื่องอำนวยฯ ตามหลักความชอบด้วยกฎหมายของฝ่ายปกครองที่การจำกัดสิทธิของเอกชนจะทำได้แต่โดยอาศัยบทบัญญัติในกฎหมาย	เป็นประเด็นในส่วนของกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ ซึ่งจะรับไปพิจารณาทบทวน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๖) ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ฯ ที่จัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๖/๑ และ ๖๐/๖ ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องเขตปลอดภัยในการเดินอากาศไม่ได้สนับสนุนหรืออำนวยความสะดวกในการสำรวจสิ่งกีดขวางรอบนอกเขตสนามบินซึ่งหากมีการสำรวจในพื้นที่อื่นนอกสนามบินนั้นก็อาจจะเป็นการละเมิดหรือบุกรุกพื้นที่ส่วนบุคคลและนำมาซึ่งการดำเนินการทางกฎหมายของเจ้าของที่ดินได้แม้ว่าปัจจุบันจะยังไม่มีข้อมูลดังกล่าว และโดยที่ถึงแม้ว่าจะมีเทคโนโลยีในการสำรวจสิ่งกีดขวางด้วยดาวเทียมหรือการบินสำรวจด้วยเครื่องบินหรืออากาศยานไร้คนขับก็ตาม การสำรวจแบบดังกล่าวก็อาจไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วนหรือเต็มรูปแบบเนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีข้อจำกัดที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ การที่มีข้อจำกัดในเรื่องการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อทำการสำรวจข้อมูลด้านสิ่งกีดขวางหรือข้อมูลด้านความปลอดภัยทางการบินจากกฎหมายที่ยังไม่อำนวยความสะดวกให้ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพนี้ยังจะรวมถึงการสำรวจภูมิประเทศสภาพแวดล้อมด้านการป้องกันอันตรายจากอากาศยานชนนกด้วยที่ผู้สำรวจจะเจอปัญหาลักษณะเดียวกันหรือในบางครั้งจะรุนแรงกว่าหลายเท่าตามที่เคยประจักษ์มาแล้วจากการดำเนินการของเจ้าของที่ดินที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนกบนพื้นที่นั้น จึงควรแก้ไขให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล/แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด” หรือเชิญหารือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ปัจจุบันตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกำหนดให้เป็นหน้าที่ของสนามบินในการสำรวจสิ่งกีดขวาดนอกเขตสนามบินซึ่งอยู่ภานในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เนื่องจา อาจส่งผลกระทบต่อการให้บริการอากาศยานที่ทำการบินขึ้นลง ณ สนามบิน นั้น ซึ่งกรณีที่พบสิ่งกีดขวางหน่วยงานสนามบินต้องแจ้งมาที่ กพท. เพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ทั้งนี้ ในส่วนของการจัดการอันตรายด้านการบินที่เกิดจากสัตว์ อยู่ระหว่างกระบวนการพัฒนากฎหมายเพื่อกำหนดกลไกการป้องกัน
	๗) ตามมาตรา ๖๐/๑๕ (๓) (จ) เสนอให้มีการเพิ่มเติมเนื้อหาหรือข้อความเพื่อให้สนามบินสามารถกำกับดูแลและบริหารจัดการอำนวยความสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพตามหน้าที่ของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	มาตรา ๖๐/๑๕ (๓) (จ) ใช้คำว่า “ควบคุมบริการภายในสนามบิน” ซึ่งมีความหมายอย่างกว้างและครอบคลุมเรื่องการอำนวยความสะดวกแล้ว ประกอบกับมีบทบัญญัติเฉพาะในส่วนของการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน ซึ่งสนามบินสามารถใช้กลไกตามที่กำหนดในแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติได้

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๘) ควรกำหนดให้อำนาจสนามบินในการกำกับดูแลผู้ปฏิบัติงานผู้ใช้สนามบิน เพื่อให้สนามบินมีฐานอำนาจในการกำกับดูแลบุคคลดังกล่าวเนื่องจากปัจจุบัน กพท. กำหนดเฉพาะหน้าที่ความรับผิดชอบให้สนามบินกำกับดูแลตามมาตรา ๖๐/๑๕ และมาตรา ๖๐/๑๖ แต่ไม่มีฐานอำนาจตามกฎหมายที่จะให้สนามบินใช้ในการกำกับดูแล เช่น การกำหนดหน้าที่ตามที่กำหนดในเงื่อนไขและข้อจำกัดแนบท้ายใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	รับประเด็นไปพิจารณาว่ามีความจำเป็นที่ต้องกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบให้สนามบินในการกำกับดูแลผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ใช้สนามบินเพิ่มเติมหรือไม่ อย่างไรก็ตาม สนามบินในฐานะเจ้าของพื้นที่ย่อมมีอำนาจในการควบคุมผู้เข้ามาใช้บริการสนามบินอยู่แล้ว
	๙) เนื่องจากในปัจจุบันตามประกาศ กพท. เรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งต้องเป็นเจ้าของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเท่านั้น อันส่งผลต่อการกำกับดูแลของสนามบิน ในการกำกับดูแลเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ติดตั้งอยู่ในพื้นที่สนามบินจึงเสนอการเพิ่มบทบัญญัติให้สนามบิน เป็นผู้ยื่นขออนุญาตการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศในส่วนที่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของสนามบินต่อผู้อำนวยการ เพื่อให้สอดคล้องตามเงื่อนไขและข้อจำกัดแนบท้ายใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	เป็นประเด็นในส่วนของกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ ซึ่งจะรับไปพิจารณาทบทวน
	๑๐) ในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะขอให้ผู้อำนวยการกำหนดให้ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าแทน โดยตัวแทนควบคุมต้องได้รับการรับรองจาก กพท. รวมถึงต้องปฏิบัติตามแนวทางที่ กพท. กำหนด และดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนที่ กพท. ให้ความเห็นชอบ จึงควรมีการพิจารณาตีความตัวบทกฎหมาย โดยเมื่อสนามบินได้ขอให้ผู้อำนวยการกำหนดให้ตัวแทนควบคุม ซึ่งมีสถานะเป็นผู้ดำเนินการ (Operator) เช่นเดียวกับสนามบิน ตัวแทนควบคุมควรเป็นผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจค้นและประกาศแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่	เป็นประเด็นในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะรับประเด็นไปพิจารณา

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ตรวจค้น แต่เนื่องจากในทางปฏิบัตินั้น แม้จะมีการดำเนินการตามมาตรา ๖๐/๑๘ แล้ว แต่อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานที่ขึ้นจากสนามบิน รวมทั้งหน้าที่ ในการประกาศแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่ตรวจค้นตามมาตรา ๖๐/๑๘ ยังคงเป็นของผู้ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ จึงเห็นควรให้มีการทบทวนแก้ไขมาตรา ๖๐/๑๘ รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	
	๑๑) ตามมาตรา ๖๐/๑๙ หน้าที่ในการตรวจค้นจะซ้ำซ้อนกันควรกำหนดให้ชัดเจนว่าเมื่อมีการสั่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่เข้าดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจค้นตามมาตรา ๖๐/๑๗ และมาตรา ๖๐/๑๘ ได้แล้ว จะส่งผลให้ผู้มีหน้าที่ดำเนินการตรวจค้นเดิมตามมาตรา ๖๐/๑๗ และมาตรา ๖๐/๑๘ ต้องดำเนินการอย่างไรต่อไป	เป็นประเด็นในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นที่ต้องออกคำสั่งตามมาตรา ๖๐/๑๙ จะต้องมีการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามคำสั่งด้วย
	๑๒) การกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ อาจกระทบสิทธิในการใช้ประโยชน์บนที่ดินของเอกชน เพื่อลดข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ดำเนินการสนามบิน/ผู้ให้บริการการเดินอากาศกับเอกชนควรมีการกำหนดกลไกชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศดังกล่าว ตัวอย่างเช่น ประเทศสิงคโปร์ ได้บัญญัติไว้ใน Air Navigation Act 1966 Article 78	การกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศมีลักษณะเป็นการรอนสิทธิของประชาชนบางส่วนในการใช้ประโยชน์ในที่ดินภายใต้กรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองของตน เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการสาธารณะของรัฐ จึงจะต้องกระทำเท่าที่จำเป็นและไม่ก่อให้เกิดภาระเกินสมควรแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองที่ดินภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งหากการกำหนดเขตปลอดภัยทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นได้อย่างสิ้นเชิงหรือสร้างภาระเกินสมควรจะต้องเข้าสู่กระบวนการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ฯ ต่อไป
	๑๓) เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการกำกับดูแลด้านการบินของประเทศไทย ทั้งในหมวดที่ ๑ และหมวดที่ ๑/๑ ในช่วงที่ผ่านมา ประกอบกับการพิจารณารายละเอียดในส่วนของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เป็นข้อพิจารณาในด้านเทคนิคอยู่ในอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลของ กพท. ในปัจจุบัน จึงเสนอให้รัฐมนตรีสามารถมอบหมายให้ผู้อำนวยการ เป็นผู้พิจารณาอนุมัติ	รับประเด็นไปพิจารณาในการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	การจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๑ ได้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวต่อกระบวนการดำเนินงานสนามบิน และสามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมด้านการบิน เทคโนโลยีการบินใหม่ ๆ และรวมถึงการพัฒนาสนามบินในการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศชนิดใหม่ ๆ ของสนามบิน เพื่อให้กระบวนการสามารถเป็นไปได้ด้วยความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น	
	๑๔) การขอใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานของ กพท. ขอให้พิจารณาด้วยความสมเหตุสมผล เช่น ผู้ที่จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน มีวัตถุประสงค์เพื่อการเล่นกีฬาหรือเพื่อการบินพักผ่อนหย่อนใจ หรือเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานโดยให้การบริการตัวเองเท่านั้น ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ และเมื่อมีการต่ออายุใบอนุญาตมิควรให้ยกระดับเป็นสนามบินส่วนบุคคล โดยไม่ได้มีความคุ้มค่าใช้จ่ายกับการลงทุน ของผู้ประกอบการบินเพื่อการกีฬา และสันทนาการการบินเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ จึงควรแก้ไขหลักเกณฑ์ของที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการเล่นกีฬาหรือการบินพักผ่อนหย่อนใจหรือเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ให้บริการตัวเองเท่านั้น	วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวหมายถึงต้องการพื้นที่ดังกล่าวสำหรับการขึ้นลงของอากาศยานเป็นการชั่วคราวเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันกฎหมายให้ระยะเวลาไม่เกินสองปี ดังนั้น หากประสงค์จะใช้พื้นที่ดังกล่าวในการขึ้นลงของอากาศยานไม่ว่าด้วยวัตถุประสงค์ใด ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการเชิงพาณิชย์ หรือเพื่อการเล่นกีฬาหรือเพื่อการบินพักผ่อนหย่อนใจ หรือเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานโดยให้การบริการตัวเองเท่านั้น ที่ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ ก็ต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลหรือสนามบินสาธารณะ เพื่อควบคุมมาตรฐานในเรื่องภายภาพของพื้นที่ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยในการทำการบิน อย่างไรก็ตาม กพท. อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาหลักเกณฑ์ในการอนุญาตสนามบินส่วนบุคคลหรือสนามบินสาธารณะให้เหมาะสมกับระดับสนามบิน และลักษณะการใช้งานของสนามบินนั้น
	๑๕) เจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายควบคุมอาคารเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตการก่อสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๙ แต่เนื่องจากในปัจจุบัน สนามบินพบประเด็นปัญหาข้อขัดข้องเป็นจำนวนมาก ในการควบคุมสิ่งปลูกสร้าง อาคาร หรือไม้ยืนต้นซึ่งหน่วยงานด้านการปกครองหรือหน่วยงานท้องถิ่น ได้ออกคำสั่งอนุญาตให้มีการก่อสร้าง โดยขาดความเข้าใจและขาดการบูรณาการความปลอดภัยร่วมกับผู้กำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมทั้งมีบุคลากรที่ไม่เพียงพอเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตการขอก่อสร้างในเขตปลอดภัย	เป็นประเด็นในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่ง กพท. จะรับไปดำเนินการจัดให้มีกลไกในการประสานงานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดกระบวนการวิธีการทำงานของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายควบคุมอาคาร กรณีที่มีการขออนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ในการเดินอากาศ อันนำมาซึ่งผลกระทบต่อการพัฒนาหรือการขยายขีดความสามารถของสนามบิน รวมไปถึงเรื่องของความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ณ สนามบิน ควรเพิ่มบทบัญญัติตามมาตรา ๕๙ จึงควรเพิ่มหน้าที่ของหน่วยงานด้านการปกครองและหน่วยงานท้องถิ่นให้มีการบูรณาการการอนุญาตสิ่งปลูกสร้าง อาคาร หรือไม้ยืนต้นกับ กพท. ด้วย	
	๑๖) ไม่มีการกำหนดบทบัญญัติหรือมีประกาศเพิ่มเติมที่กำหนดเงื่อนไขในการมอบอำนาจให้กับผู้ใดผู้หนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๕๙ - ๖๐ ในการอนุญาตสิ่งปลูกสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินพลเรือน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการมอบอำนาจให้กับหน่วยงานทางทหาร ซึ่งมีภารกิจด้านการบินและมาตรฐานที่ต่างกันรวมถึงในเรื่องประสบการณ์และความชำนาญที่อาจจะยังไม่เพียงพอต่อการดำเนินการในการป้องกันสิ่งกีดขวางทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวรของสภาพแวดล้อมและการเจริญเติบโตของชุมชนรอบสนามบินในปัจจุบัน รวมถึงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานใหม่หรือแนวคิดใหม่จาก ICAO อาทิในเรื่อง New concept of Obstacle Limitation Surfaces (Obstacle Evaluation Surfaces (OES)/Obstacle Free Surfaces (OFS)) ที่ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องปรับตัวให้ทันสมัยอยู่เสมอ ทำให้ ณ ขณะนี้เมื่อมีการก่อสร้างใด ๆ หรือจะมีการอนุญาตสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ในหลายกรณีที่ผ่านมาที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบโดยหน่วยงานทางทหารที่ได้รับมอบอำนาจนั้นเมื่อสนามบินมาสำรวจพบภายหลัง จึงจะเริ่มต้นขบวนการตรวจสอบว่าได้มีการขออนุญาตสิ่งปลูกสร้างและ/หรือสิ่งปลูกสร้างนั้นกลายเป็นสิ่งกีดขวางหรือไม่อย่างไร (ปัจจุบันไม่ปรากฏขั้นตอนที่เป็นทางการในการประสานงานกับสนามบินก่อนเริ่มขบวนการก่อสร้างใด ๆ) และในกรณีที่พบว่าสิ่งปลูกสร้างใดที่ได้จัดตั้งขึ้นแล้วหรือก่อสร้างเสร็จแล้ว	เป็นประเด็นในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่ง กพท. จะรับไปดำเนินการจัดให้มีกลไกในการประสานงานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดกระบวนการวิธีการทำงานของผู้ได้รับการแต่งตั้งเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่กรณีที่มีการขออนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ในการพัฒนาคู่มือการปฏิบัติการของพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อแก้ไขปัญหาตามความเห็นต่อไป

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	เป็นสิ่งกีดขวางในเขตปลอดภัยการเดินอากาศก็ยังเป็นอำนาจของผู้รับมอบอำนาจคือหน่วยงานทางทหารเจ้าของงบประมาณการก่อสร้างนั้นเองว่าจะรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่ได้ติดตั้ง/ก่อสร้างไปแล้วหรือไม่ หรือจะใช้วิธีการประกาศสิ่งกีดขวางในเอกสารแถลงข่าวการบินของสนามบินพลเรือนนั้นซึ่งอาจจะเป็นการเพิ่มสิ่งกีดขวางให้กับสนามบินจากหน่วยงานกำกับดูแลเสียเองอันเป็นสิ่งที่ไม่ควรจะเกิดขึ้น ขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของการมีเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ หมวด ๔ ข้อ ๒๔๕ รวมทั้งเป็นการดำเนินการที่ปลายเหตุไม่ใช่เป็นการดำเนินการเชิงป้องกันหรือควบคุมกำกับดูแล ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินการลักษณะนี้อาจส่งผลในเชิงลบต่อโครงการตรวจสอบและติดตามการกำกับดูแลความปลอดภัยทางการบินระดับสากลอย่างมีนัยยะสำคัญ จึงควรแก้ไขให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล/แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด” หรือเชิญหารือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	
	๑๗) เนื่องจากกิจกรรมในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ บางกรณีไม่ได้มีผลกระทบต่อความปลอดภัย เช่น นอกเวลาทำการสนามบิน ระยะสูง สถานที่ที่ไม่มีผลกระทบต่อเส้นทางบิน SID STAR ก็สามารถอนุญาตให้ทำกิจกรรมได้ ขอเสนอแนะให้เพิ่มข้อยกเว้นใน มาตรา ๕๙/๑ ดังนี้ “เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานดูแลห้วงอากาศ หน่วยงานบริการสนามบิน และหรือหน่วยบริการจัดการจราจรทางอากาศ”	มาตรา ๕๙/๑ กฎหมายมุ่งประสงค์ที่จะควบคุมกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการรบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศหรือปฏิบัติการของอากาศยานภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังนั้น หากผู้ดำเนินกิจกรรมสามารถพิสูจน์ได้ว่ากิจกรรมดังกล่าวจะไม่ได้มีผลกระทบต่อความปลอดภัย เช่น นอกเวลาทำการสนามบิน ระยะสูง สถานที่ที่ไม่มีผลกระทบต่อเส้นทางบิน SID STAR จะสามารถดำเนินการได้ ซึ่งการพิจารณาว่าเข้าข่ายที่เป็นการรบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศหรือปฏิบัติการของอากาศยานต้องผ่านกระบวนการหารือกับ กพท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานดูแลห้วงอากาศ สนามบิน และหรือหน่วยบริการจัดการจราจรทางอากาศ ก่อนดำเนินกิจกรรมดังกล่าว

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๑๘) ตามมาตรา ๕๙/๒ การดำเนินกิจกรรมตาม (๑) (๒) (๓) และ (๔) อาจมีผลกระทบต่อการบินในระยะสูงต่ำ ดังนั้น ก่อนดำเนินกิจกรรมต้องได้รับการอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานดูแลห้วงอากาศ โดยให้มีการออกประกาศแจ้งเตือนผู้ทำการในอากาศด้วย จึงเสนอให้ปรับแก้ มาตรา ๕๙/๒ ดังนี้ “ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรม “ที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ” ดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด “หรือตามความเห็นชอบของพนักงานเจ้าหน้าที่” (๑) ปล่อยแสงเลเซอร์หรือแสงไฟขึ้นไปสู่อากาศ (๒) ปล่อยคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือคลื่นแฮรตเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า (๓) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้า (๔) กิจกรรมอื่นตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งจะต้องกำหนดเท่าที่จำเป็น และไม่กระทบต่อชีวิตประจำวันหรือสร้างภาระแก่ประชาชนเกินสมควรความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับกับกิจกรรมของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	การกำหนดกิจกรรมตามมาตรา ๕๙/๒ (๑) (๒) (๓) และ (๔) มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธิของประชาชน ซึ่งไม่ใช่ทุกกรณีที่กิจกรรมดังกล่าวอาจเป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ แต่มีความจำเป็นต้องกำหนดเพราะกิจกรรมดังกล่าวมีความเสี่ยงที่อาจจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่ออากาศยานที่ทำการบิน จึงจำเป็นต้องห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมดังกล่าวภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตาม เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด โดยผู้อำนวยการต้องออกหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของแต่ละกิจกรรม เพื่อมิให้กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อการเดินอากาศ การเพิ่มเติมข้อความตามที่เสนออาจทำให้การใช้บทบัญญัติมาตรานี้บังคับได้เฉพาะกิจกรรมที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ ส่วนการออกประกาศแจ้งเตือนผู้ทำการในอากาศก่อนทำกิจกรรมดังกล่าวสามารถกำหนดเป็นเงื่อนไขในการดำเนินกิจกรรมได้
	๑๙) กพท.ควรกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการทำกิจกรรมนอกเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๙/๓ เพื่อเป็นแนวปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในท้องที่ในการพิจารณาการขออนุญาตทำกิจกรรมที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน	เป็นประเด็นของกฎหมายลำดับรองที่ออกตามมาตรา ๕๙/๓ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ โดยจะรับประเด็นนี้ไปพิจารณา
๑๙	**หมวด ๖ ทวิ ค่าบริการผู้โดยสารขาออก**	
	๑) ค่าบริการที่เรียกเก็บอาจไม่สอดคล้องกับคุณภาพที่ได้รับ (สำหรับผู้โดยสาร) ได้แก่ ๑) ขั้นตอนพิจารณาเพื่อปรับขึ้นค่าบริการ ขอให้ กพท. และท่าอากาศยานเปิดฟังความคิดเห็นอย่างจริงใจ ๒) ให้นำการบริการ	เป็นประเด็นในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่ง กพท. จะรับไปพิจารณาหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลผู้ให้บริการ

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ที่ได้รับตามจริงทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ไปกำหนดอัตราที่ควรจะเป็น และ ๓) กพท. สามารถพิจารณาปรับลดอัตราค่าบริการลงได้ตามอำนาจของ กพท. เพื่อความเป็นธรรมของผู้รับบริการ	
	๒) พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๑ (๗) ก็ได้วางหลักไว้ว่า การมีบทบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครอง ให้กระทำได้เท่าที่จำเป็น ตามมาตรา ๖๐/๓๘ ควรกำหนดระยะเวลาให้ผู้อำนวยการและรัฐมนตรีดำเนินการเกี่ยวกับคำขอให้แล้วเสร็จ	เป็นประเด็นเรื่องระยะเวลาพิจารณาคำขออนุมัติค่าบริการผู้โดยสารขาออก ซึ่งระยะเวลาดำเนินการเกี่ยวกับคำขออนุมัติเป็นไปตามคู่มือประชาชนที่ประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไปและใช้ระยะเวลารวม ๔๙ วันทำการ (รวมการดำเนินการเกี่ยวกับการออกประกาศให้ประชาชนทราบทั่วกัน) ทั้งนี้ กพท. เห็นว่าเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมในการดำเนินการแล้ว เนื่องจากต้องผ่านองค์กรผู้พิจารณาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน การเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่เป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินโดยตรงในฐานะผู้ที่ต้องชำระค่าบริการ และในทางปฏิบัติส่วนใหญ่ การขออนุมัติจะเป็นการปรับขึ้นค่าบริการผู้โดยสารขาออก ซึ่งจะมีผลใช้บังคับจนกว่าจะขออนุมัติลดค่าบริการ เมื่อมีกระบวนการอนุมัติโดยผู้มีอำนาจแล้วควรให้มีการเตรียมการและเตรียมความพร้อมมิใช่เรียกเก็บจากประชาชนผู้ใช้บริการทันทีเช่นกัน
	๓) ตามมาตรา ๖๐/๔๐ ไม่มีถ้อยคำหรือการกำหนดให้มีประกาศเพิ่มเติมประกอบความในมาตรา ๖๐/๔๐ (๑) - (๓) ที่ชี้แจงรายละเอียดหรือการครอบคลุมดูแลสิทธิของผู้โดยสารขาออกกรณีการขอรับค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินสำหรับผู้โดยสารขาออกคืนจากสนามบินหากผู้โดยสารมีการยกเลิกหรือถูกยกเลิกเที่ยวบินด้วยเหตุใดก็ตามหรือในกรณีที่ผู้โดยสารพลาดเที่ยวบินและต้องซื้อตั๋วโดยสารใหม่ รวมกับค่าธรรมเนียมฯ ใหม่อีกครั้ง ว่าค่าธรรมเนียมฯ ที่จ่ายไปแล้วจะไปขอรับคืนได้อย่างไร และ/หรือยังไม่มีถ้อยคำเชิงหลักการหรือนโยบายที่ชี้แจงให้ชัดเจนว่าผู้โดยสารมีสิทธิ์หรือไม่มีสิทธิ์ในการขอคืนค่าธรรมเนียมฯ ที่ยกเลิกไปแล้วหรือใช้สิทธิ์เดิมจากการชำระเงินค่าธรรมเนียมฯ จากตั๋วโดยสารเดิมที่ยกเลิกไปก่อนหน้านั้นว่าได้หรือไม่อย่างไร รวมทั้งยังไม่ปรากฏข้อกำหนดที่ชัดเจน	มาตรา ๖๐/๔๐ กำหนดเรื่องเอกสารที่ผู้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตที่ได้รับอนุมัติให้เรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC) ต้องจัดทำ ได้แก่ งบที่แสดงรายได้และค่าใช้จ่ายของ PSC งบประมาณประจำปี และรายงานเกี่ยวกับการเงินแสดงถึงรายได้ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบเพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรค และเพื่อให้เห็นว่าการเรียกเก็บค่าบริการตามที่รัฐมนตรีอนุมัติโดยคำแนะนำของ กบร. เป็นไปอย่างสมเหตุสมผล สามารถอธิบายได้ว่าเก็บไปเพื่อประโยชน์ใดตามวัตถุประสงค์ที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ **ซึ่งเป็นคนละประเด็น**กับเรื่องการขอรับเงินค่า PSC หรือค่าธรรมเนียมคืนกรณียกเลิกเที่ยวบินเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๑๐๑ อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของสนามบินต้องคืนค่า PSC

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ที่กำหนดหรือขอให้สนามบินต้องแจ้งประกาศข้อมูลนี้ในที่สาธารณะให้ประชาชนรับทราบและเห็นได้โดยง่าย นอกจากนี้มาตรานี้ยังไม่ปรากฏถ้อยคำที่ระบุถึงรายการแสดงบัญชียอดเงินค่าธรรมเนียมผู้โดยสารขาออกที่ผู้โดยสารยกเลิกเที่ยวบินหรือไม่ได้ไปกับเที่ยวบิน โดยไม่มีการขอเงินคืนว่าในแต่ละปีมีรายการเรียกเก็บนี้เป็นเงินจำนวนเท่าใด เป็นรายได้ของหน่วยงานใด หรือที่ควรต้องระบุให้ประชาชนทั่วไปทราบว่าสนามบินหรือตัวแทนของสนามบินและสายการบินที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมนี้จะต้องบริหารจัดการหรือนำส่งยอดเงินดังกล่าวให้กับหน่วยงานใด ควรแก้ไขให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล/แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด” หรือเชิญหารือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ที่เรียกเก็บไปคืนให้แก่ผู้โดยสารในกรณีที่ไม่ได้เดินทาง ฯลฯ ควรได้รับการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมหลักการนี้เพื่อการคุ้มครองผู้โดยสารให้มีความชัดเจนใน พ.ร.บ. ต่อไป
	๔) มาตรา ๖๐/๔๕ ควรตัดคำว่า “มาตรา ๒๐” และคำว่า “มาตรา ๕๗” ออก เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนเนื่องจากมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว	รับไปพิจารณาในการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	๕) ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานเป็นเพียงองค์กรดำเนินการ (operator) แต่ไม่ได้ทำหน้าที่เป็นองค์กรกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน (regulator) ด้วยแล้ว จึงไม่อาจทราบได้ว่าหน่วยงานอื่นตามมาตรา ๖๐/๔๕ มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ หรือค่าธรรมเนียมเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ และอาจเกิดการขัดกันแห่งผลประโยชน์ได้ หากกำหนดให้อธิบดีกรมท่าอากาศยานมีอำนาจสั่งให้นำเงินส่วนเกินที่เรียกเก็บจากค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมที่กรมท่าอากาศยานมีอำนาจเรียกเก็บ นำส่งเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน ประกอบกับมีการยกเลิกมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ แล้ว เห็นควรแก้ไขมาตรา ๖๐/๔๕ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน	นำไปพิจารณาในการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้ถูกต้องตามหลักการ
๑๙	**หมวด ๖ ตรี บริการลานจอดอากาศยาน และบริการช่างอากาศ**	
	๑) เสนอว่า ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ได้กำหนดนิยาม “ลานจอดอากาศยาน” ซึ่งมีความหมายสอดคล้อง	คำนิยามคำว่า “ลานจอดอากาศยาน” ตามกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ฯ เป็นการกำหนดในลักษณะเชิงกายภาพของพื้นที่เพื่อกำกับดูแลพื้นที่

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติของ ICAO ที่เป็นสากลเรียบร้อยแล้ว แต่เนื่องจากมาตรา ๖๐ จัตวา ประกอบมาตรา ๔ กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการประกาศกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต จึงเป็นกรณีที่อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความทางกฎหมายสำหรับคำนิยามที่มีความหมายแตกต่างกันระหว่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ซึ่งเป็นกฎหมายหลักกับข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ฯ ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองได้ รวมทั้งอาจส่งผลกระทบก่อให้เกิดช่องว่างของกฎหมายในการกำกับดูแลต่อไปได้ เห็นควรให้มีการปรับแก้ไขให้สอดคล้องกัน ทั้งนี้ ในการกำกับดูแลสนามบินสาธารณะโดยกระบวนการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กพท. เป็นหน่วยงานรัฐผู้ให้การรับรองทั้งในเรื่องของกายภาพและขอบเขตการดำเนินงานของสนามบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของลักษณะทางกายภาพสนามบิน พื้นที่ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ซึ่งต้องรับรองให้เกิดความสอดคล้องเป็นไปตามมาตรฐานสากล	ดังกล่าวในส่วนของมาตรฐานสนามบินในด้านความปลอดภัย ส่วนมาตรา ๖๐ จัตวา เป็นกรณีที่ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศเขตลานจอดอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมกำกับดูแลผู้ที่จะเข้ามาให้บริการในเขตลานจอดอากาศยานจะต้องได้รับใบอนุญาตผู้ให้บริการในลานจอดอากาศยาน จาก กพท. ดังนั้น จึงมิใช่กรณีที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่สอดคล้องกันเพราะเป็นคนละวัตถุประสงค์กันในการบังคับใช้กฎหมาย
	๒) การกำกับ “ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ” ในมาตรา ๖๐ จัตวา วรรคสอง เสนอให้แยกเรื่องการกำกับ “ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ” ในมาตรา ๖๐ จัตวา วรรคสอง ออกจากเรื่องการกำหนดลานจอดอากาศยาน ทั้งนี้ เห็นควรให้ กพท. เป็นผู้กำกับดูแลกิจกรรมการให้บริการอากาศยานซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการในพื้นที่ลานจอดอากาศยานหรือไม่ก็ตาม โดยอาจกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขสำหรับผู้ดำเนินกิจกรรม หรือผู้ให้บริการอากาศยานจะต้องได้รับใบรับรองสำหรับการดำเนินกิจกรรม เช่นเดียวกับผู้ให้บริการเดินอากาศอื่น ๆ สำหรับการเข้าดำเนินกิจกรรม ณ สนามบิน หรือการให้บริการแก่อากาศยานในพื้นที่ใด ๆ ภายในราชอาณาจักร	รับไปพิจารณาในประเด็นการกำกับดูแลผู้ให้บริการภาคพื้นภายในสนามบิน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
๒๐	**หมวด ๗ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์**	
	๑) โครงสร้างของหน่วยงานการสอบสวนฯ ไม่มีความเป็นอิสระอย่างแท้จริง โดยสามารถเทียบเคียงกับต่างประเทศเช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย หรือสิงคโปร์ได้ เป็นต้น ควรแก้ไขให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล/แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด” หรือเชิญหารือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	รับประเด็นโดยประสานกับ กสอ. เพื่อแจ้งผลการรับฟังความคิดเห็นและรับประเด็นไปพิจารณา
	๒) ไม่มีการกำหนดหรือระบุเวลาที่แน่นอนในการออกรายงานผลการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามที่กำหนดไว้ในเอกสารของ ICAO Annex 13 ลงในมาตราที่เกี่ยวข้องว่ารายงานเบื้องต้น รายงานระหว่างกาล และรายงานฉบับสุดท้ายต้องออกภายในระยะเวลาเท่าใดแต่ไประบุอยู่ในมาตรฐานการทำงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องนี้แทนซึ่งไม่มีการบังคับใช้กฎหมายทำให้อุบัติการณ์รุนแรงที่ผ่านมามีรายงานเหล่านี้น้อยมากหรือใช้เวลานานมากซึ่งจะส่งผลเสียต่อระบบการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศอย่างมีนัยสำคัญที่จะต้องทราบว่าอะไรที่อาจเป็นปัจจัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์รุนแรงและควรมีมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำอีกได้อย่างไร กพท. และ กสอ. ควรทบทวนรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยรวมถึงรายงานผลการประชุมและมติที่ประชุมขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หรือประกาศแจ้งเตือนขององค์กรที่อยู่ในอุตสาหกรรมการบินอยู่เสมอว่ากฎหมายและการกำกับดูแลมีความครบถ้วน ถูกต้องและเพียงพอหรือไม่ จำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเนื้อหาของกฎหมายหรือกฎระเบียบด้านใดหรือไม่เพื่อให้การกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนและ/หรือที่เกี่ยวข้องกับทหารบางส่วนสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสาธารณะและไม่เป็นเหตุให้ประเทศไทยอาจได้รับผลกระทบในเชิงลบต่อการตรวจสอบและติดตามด้านความปลอดภัยทางการบินของ ICAO	รับประเด็นโดยประสานกับ กสอ. เพื่อแจ้งผลการรับฟังความคิดเห็นและรับประเด็นไปพิจารณา

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	๓) ไม่ควรให้ กพท. เข้ามามีฐานอำนาจหรือมีส่วนเกี่ยวข้องการสอบสวนในอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่าง ๆ เพราะเป็นผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการทางการบินต่าง ๆ ซึ่งมีส่วนในความรับผิดชอบหรือมีส่วนได้เสียกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองต่อความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์จากการกำกับดูแลที่ไม่มีประสิทธิภาพหรืออย่างทั่วถึง จึงควรให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานเป็นผู้สอบสวนเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับอากาศยานทั้งหมด (สามารถดูตัวอย่างของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้) ไม่ควรให้มีเหตุการณ์บางประเภทที่ให้ผู้ประกอบการทำการสอบสวนกันเองซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงทั้งความรับผิดชอบทางกฎหมาย ชื่อเสียง การชดเชยความเสียหายต่าง ๆ ที่จะทำให้การสอบสวนมีความโน้มเอียงที่จะไปในทางที่ให้ประโยชน์ของผู้ประกอบการที่เป็นคนสอบสวนและทำให้อาจไม่ทราบสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ต่าง ๆ และไม่มีความโปร่งใสอย่างแท้จริง	การดำเนินการสอบสวนของ กสอ. เป็นการสอบสวนตามภาคผนวก ๑๓ จึงจำกัดเฉพาะอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นโดยมีคำแนะนำด้านความปลอดภัยไปยังผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่ใช่การสอบสวนในเชิงลงโทษหรือหาตัวผู้กระทำความผิด โดย กพท. มิได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับการดำเนินการสอบสวนของ กสอ. ไม่ว่ากรณีใด ๆ แต่สำหรับกรณีที่ กพท. จะดำเนินการสอบสวนจะครอบคลุมเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้งหมด ซึ่งเป็นการสอบสวนในเชิงการบังคับใช้ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่จะต้องดำเนินการตามกฎหมายหรือไม่ จึงเป็นการดำเนินการคนละวัตถุประสงค์กัน สำหรับกรณีที่ผู้ประกอบการสอบสวนกันเองเป็นมิใช่การมอบหมายจาก กพท. และการชดเชยค่าเสียหายเป็นกรณีที่เรียกร้องทางแพ่งซึ่งมิได้อยู่ในอำนาจหน้าที่ของ กพท.
	๔) ตามมาตรา ๖๔/๑๐ ในการดำเนินการแผนฉุกเฉิน ทางสายการบินต้องทำการแจ้ง กพท. อยู่แล้ว แต่ยังไม่มีความชัดเจนว่าต้องแจ้งหน่วยงานทางราชการใดบ้าง ซึ่งอาจจะมีการแจ้งซ้ำซ้อน หรือตกหล่น จึงเสนอให้ กพท. จัดเตรียมข้อมูลสำหรับการติดต่อหน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และแจกจ่ายผ่านสายการบินเพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาว่าทางสายการบินต้องติดต่อแจ้งหน่วยงานใดบ้างและทาง กพท. จะทำการติดต่อหน่วยงานใดบ้าง	เป็นประเด็นปัญหาในการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งตามมาตรา ๖๔/๑๐ กฎหมายกำหนดให้แจ้งต่อ กสอ. ในฐานะผู้มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ส่วนกรณีที่กฎระเบียบกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้ กพท. เป็นคนละวัตถุประสงค์กัน จึงมิใช่กรณีที่มีการดำเนินการที่ซ้ำซ้อน โดย กพท. ได้ดำเนินการเผยแพร่ช่องทางการแจ้งข้อมูลไว้ในข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๒๒ฯ และผ่านเว็บไซต์ กพท. ทั้งนี้ กพท. จะรับประเด็นไปพิจารณาในส่วนของการพัฒนากำหนดช่องทางการแจ้งข้อมูลที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เกี่ยวข้องต่อไป
	๕) ความชัดเจนในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง จึงเห็นควรให้ กสอ. กำหนดหน่วยงานที่จะมอบหมายให้เคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องในเขตสนามบินหากเกิดเหตุตามมาตรา ๖๔/๑๒ เพื่อให้เกิดความชัดเจน	ตามมาตรา ๖๔/๑๒ กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ทั้งนี้ กรณีที่จำเป็นต้องมีการมอบหมายให้บุคคลอื่น

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องเป็นไปด้วยความรวดเร็ว โดยเฉพาะบริเวณทางวิ่งและทางขับ	เคลื่อนย้ายอากาศยาน กพท. รับประเด็นจะประสานกับ กสอ. เพื่อแจ้งผลการรับฟังความคิดเห็น และรับประเด็นไปพิจารณาต่อไป
	๖) เนื่องจากเมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุ เช่น เกิดระเบิดกลางอากาศ เป็นเหตุให้อากาศยานฉีกออก ชิ้นส่วนของอากาศยาน ร่างของผู้เสียชีวิต หรือผู้ได้รับบาดเจ็บมักจะตกหรือปรากฏอยู่ห่างจากจุดที่ลำตัวอากาศยานตกพื้นค่อนข้างมาก ซึ่งในประเด็นนี้ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินฯ ได้ให้ข้อสังเกตไว้ในตำรากฎหมาย “กฎหมายการเดินอากาศ” สำนักพิมพ์สูตรไพศาลด้วย จึงควรแก้ไขให้พื้นที่ควบคุมการสอบสวนให้ครอบคลุมไปถึงพื้นที่ที่อากาศยาน ส่วนของอากาศยาน บุคคลหรือสิ่งที่อากาศยานบรรทุกมาตกหรือปรากฏอยู่มากกว่าจะกำหนดเฉพาะพื้นที่ที่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงเกิดขึ้นและบริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้น	รับประเด็นโดยประสานกับ กสอ. เพื่อแจ้งผลการรับฟังความคิดเห็น และรับประเด็นไปพิจารณา
	๗) การเปิดเผยรายงานผลการสอบสวนฉบับสุดท้ายต่อสาธารณะหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางการบินเสนอการเพิ่มบทบัญญัติตามมาตรา ๖๔/๑๙ ในเรื่องของการเปิดเผยรายงานผลการสอบสวนฉบับสุดท้ายต่อสาธารณะหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบความปลอดภัยด้านการบินภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ การเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว ได้รับการพิทักษ์คุ้มครองในเรื่องของการนำข้อมูลไปใช้ในการดำเนินคดี หรือการฟ้องร้องกล่าวโทษไว้อยู่แล้ว	รับประเด็นโดยประสานกับ กสอ. เพื่อแจ้งผลการรับฟังความคิดเห็น และรับประเด็นไปพิจารณา
	๘) มาตรา ๖๔/๒๗ วรรสอง ควรกำหนดให้แน่ชัดว่าในกรณีที่อากาศยานประสบภัยตามมาตรา ๖๔/๒๗ วรรคหนึ่งโดยครอบคลุมพื้นที่หลายจังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ใดจะเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์	รับประเด็นโดยประสานกับ กสอ. เพื่อแจ้งผลการรับฟังความคิดเห็น และรับประเด็นไปพิจารณา
๒๑	**หมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย**	**ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น**

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
๒๒	**หมวด ๘ อำนาจตรวจ ยึดและหน่วงเหนี่ยว**	
	๑) มาตรา ๖๗/๗ ควรกำหนดให้ชัดเจนไว้ในพระราชบัญญัตินี้ว่าในระหว่างที่คำสั่งห้ามมิให้นำอากาศยานไปปฏิบัติการบินยังมีผลบังคับใช้ เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องชำระค่าบริการที่เก็บอากาศยานสำหรับอากาศยานที่ยังจอดอยู่ในลานจอดอากาศยานของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะตลอดช่วงเวลาที่มีคำสั่งนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตีความว่าเมื่อเป็นการจอดเนื่องจากมีคำสั่งห้ามมิให้นำอากาศยานไปปฏิบัติการบินไม่ใช่โดยความประสงค์ของเจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานฯ นั้นเอง เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานฯ ซึ่งไม่ยอมเคลื่อนย้ายอากาศยานออกจากสนามบินก็ไม่จำเป็นต้องชำระค่าบริการที่เก็บอากาศยานสำหรับช่วงเวลานั้น	การออกคำสั่งตามมาตรา ๖๗/๗ ในการสั่งห้ามอากาศยานทำการบินเกิดจากกรณีที่มีการตรวจพบการกระทำของผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือพนักงานในสังกัดกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายหรือกฎระเบียบตามที่กำหนดไว้ ดังนั้น จึงไม่สามารถนำเหตุดังกล่าวมาอ้างเพื่อไม่ชำระค่าบริการที่เกี่ยวข้องให้กับสนามบินได้ จึงเป็นประเด็นในทางปฏิบัติ ซึ่งต้องมีการทำความเข้าใจร่วมกันระหว่าง กพท. สนามบิน และผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ
	๒) การกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากไม่มีการกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัย เช่น การนำบัตรอนุญาตบุคคลของผู้อื่นมาใช้งาน การไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินกำหนด ซึ่งการกระทำดังกล่าวส่งผลต่อประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน จึงเห็นควรให้เพิ่มการกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิดที่ละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบินไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ฯ นี้ด้วย	รับประเด็นไปพิจารณา
๒๓	**หมวด ๘ บทกำหนดโทษ**	
	๑) พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้แก้ไขรูปแบบอนุบัญญัติจาก “ข้อบังคับ กบร.” เป็น “ข้อบังคับ” และแก้ไข “คณะกรรมการการบินพลเรือน” เป็น “ผู้อำนวยการ” แล้ว ซึ่งในทางปฏิบัติปัจจุบันนี้ เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศจะเป็นผู้จัดเก็บค่าบริการ	รับประเด็นไปพิจารณา

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ผู้โดยสารขาออกแทนเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๔๑ และอาจเกิดกรณีที่เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยขาออกโดยฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากเข้าใจว่าสนามบินนั้นได้รับอนุมัติให้เรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกจากรัฐมนตรีแล้ว หรืออัตราที่เรียกเก็บเป็นอัตราที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตไม่ใช่ผู้กระทำความผิดในฐานะเป็นตัวการผู้ใช้หรือผู้สนับสนุน จึงควรแก้ไขมาตรา ๗๔ (๒) ให้สอดคล้องกับพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว และควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๔ (๕) จากเดิม “เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก โดยไม่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีหรือเก็บเกินกว่าที่รัฐมนตรีอนุมัติตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง” แก้ไขเป็น “เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือเจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ จัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกโดยที่สนามบินนั้นไม่ได้รับอนุมัติให้เรียกเก็บจากรัฐมนตรีหรือจัดเก็บเกินอัตราที่รัฐมนตรีอนุมัติตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง” เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการกำหนดความผิดให้ครบถ้วน	
	๒) มาตรา ๙๘ ควรแก้ไขถ้อยคำจากเดิม “ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ” เป็นคำว่า “ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ”	รับไปพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้ถูกต้อง
	๓) การกำหนดโทษอาญาสำหรับการไม่ปฏิบัติตามข้อบทเรื่องการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๑๐๗/๒ และมาตรา ๑๐๗/๓ ได้กำหนดโทษทางอาญากับสายการบินของไทยและสายการบินต่างชาติไว้หลายประการโดยกำหนดไว้ทั้งโทษจำคุกและ/หรือโทษปรับทางปฏิบัติมีหลายกรณีหรือแทบจะทุกกรณีที่สายการบินของไทยไม่มีเจตนาที่จะฝ่าฝืนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	การฝ่าฝืนบทบัญญัติ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ แม้เป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา แต่ในการพิจารณาความผิดมิได้นำองค์ประกอบภายในเรื่องเจตนามาพิจารณา เนื่องจาก เป็นบทกฎหมายที่คุ้มครองประโยชน์สาธารณะด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจที่มุ่งลงโทษแม้จะเป็นการกระทำโดยไม่เจตนาก็ตาม อย่างไรก็ตาม จะรับไปประเด็นพิจารณา

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	แต่หน่วยงานกำกับดูแลก็ดำเนินคดีโดยมิได้พิจารณาว่าโดยพฤติกรรมที่เกิดขึ้นสายการบินมีเจตนาหรือไม่อย่างไรส่งผลให้สายการบินของไทยถูกปรับและ/หรือดำเนินคดีเป็นจำนวนมากในจำนวนค่าปรับที่สูงจนกระทบต่อการประกอบการของสายการบินของไทยกฎหมายควรกำหนดให้มีมาตรการเยียวยาแก้ไขก่อนที่จะลงโทษทางอาญา อาทิ หากไม่ใช่การฝ่าฝืนรุนแรงเป็นโทษกับผู้โดยสารหรืออุตสาหกรรมการบินอย่างร้ายแรง มาตรการในการกำกับดูแลอาจจะเริ่มจากการตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และหากสายการบินไม่ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดถึงจะใช้มาตรการระงับการอนุญาตต่าง ๆ และสุดท้ายหากสายการบินยังคงฝ่าฝืนอยู่ถึงจะบังคับโทษอาญา เป็นต้น	
	๔) มาตรา ๑๐๙/๑ กรณีที่ฝ่าฝืนดำเนินกิจกรรมที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๕๙/๑ ถึงแม้มีมาตรการควบคุมจากหน่วยงานต่าง ๆ ยังมีการฝ่าฝืนให้เห็น ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย รวมถึงความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร ขอให้ผลักดันกฎหมายอย่างจริงจัง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักและใช้บทลงโทษสูงสุด เพื่อเป็นการป้องปราม	เป็นประเด็นปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่ง กพท. รับไปพิจารณาปรับปรุงกระบวนการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
	๕) การเปรียบเทียบความผิดตามมาตรา ๑๒๐ วรรคสอง ควรเพิ่ม “หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบปรับ” เนื่องจากตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มีเพียงการกำหนดหน้าที่ บทลงโทษ และอัตราค่าปรับขั้นต่ำของการเปรียบเทียบปรับไว้เท่านั้น ของมาตรา ๑๒๐ วรรคสอง แต่มิได้มีการชี้แจงถึงหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเปรียบเทียบปรับแต่อย่างใด และมีการเปิดโอกาสในการโต้แย้งในข้อกล่าวหาเพิ่มเติมขณะที่ดำเนินการรับการเปรียบเทียบปรับ อีกทั้งวิธีการในการอุทธรณ์คำสั่งเปรียบเทียบปรับ เพื่อความเป็นธรรมในการสู้คดีของคู่กรณี	มีการกำหนดหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบปรับไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การประชุม และวิธีพิจารณาของคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิด พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ กระบวนการในการเปิดโอกาสในการโต้แย้งข้อกล่าวหา ในระหว่างพิจารณาดำเนินคดี กพท. ได้เปิดโอกาสให้ผู้ที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้มีโอกาสชี้แจงข้อเท็จจริงและโต้แย้งพยานหลักฐานโดยเต็มที่แล้วก่อนดำเนินการเสนอเรื่องดำเนินคดีหรือเปรียบเทียบความผิด ดังนั้น ในชั้นการดำเนินการของคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดจึงมิใช่กระบวนการแสวงหาข้อเท็จจริงหรือพิจารณาความผิด

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
๒๔	**ความคิดเห็นอื่น ๆ**	
	๑) ค่าธรรมเนียมสูงและไม่เป็นธรรม เช่น ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ในขณะที่ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท หรือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ๒๐,๐๐๐ บาท ตั้งไว้สูงเกินไปและจัดเก็บแต่ละประเภทไม่เหมือนกัน จึงควรลดค่าธรรมเนียม	รับประเด็นไปพิจารณา
	๒) ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๙๗ ข้อ ๔๐ การแก้ไขแผนธุรกิจที่อาจต้องได้รับความเห็นชอบจาก กบร. หรือต้องแจ้งให้ ผอ.กพท. ทราบ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความมีสาระสำคัญของการแก้ไขแผนธุรกิจ ก่อให้เกิดปัญหาความไม่คล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของสายการบินของไทย จึงไม่ควรกำหนดให้มีการส่งแผนธุรกิจ และต้องได้รับอนุมัติแผนธุรกิจ	ควรเสนอองค์กรผู้ใช้อำนาจทบทวนหลักการในการกำกับดูแลแผนธุรกิจของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนต่อไป แต่จะเป็นการแก้ไขปรับปรุงข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๙๗ ซึ่งเป็นกฎหมายระดับอนุบัญญัติ ไม่ใช่การแก้ไขระดับพระราชบัญญัติ
	๓) ประกาศ กพท. เรื่องการจัดสรรเส้นทางบิน เส้นทางที่ไม่จำกัดสิทธิ กพท. ยังคงกำหนดให้สายการบินต้องขอรับการอนุญาตจัดสรรเส้นทางบินอยู่ทั้ง ๆ ที่การจัดสรรสิทธิควรจะดำเนินการเฉพาะกับเส้นทางที่มีสิทธิจำกัดเท่านั้นเพื่อให้การใช้สิทธิมีประสิทธิภาพมากที่สุด	การจัดสรรเส้นทางบินมีความจำเป็นที่ต้องได้รับการพิจารณาอนุญาตจาก กพท. ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ สายการบินที่ได้รับการจัดสรรสิทธิในเส้นทางบินเป็นผู้ใช้สิทธิของรัฐตามที่รัฐอนุญาตหรือกำหนด (ในกรณีเป็นสายการบินที่กำหนดตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ) ดังนั้นการกำหนดให้ต้องขออนุญาตแม้เป็นเส้นทางที่ไม่จำกัดสิทธิก็จะมีประโยชน์ในการด้านการจัดสรรสิทธิและรับรู้การจัดสรรสิทธิของรัฐให้แก่สายการบิน จึงต้องคงหลักการนี้ไว้
	๔) Uncontrollable Delay ปัจจุบันกฎหมายบังคับให้สายการบินต้องรับผิดชอบกรณีเครื่องบินดีเลย์ เนื่องจากสภาพอากาศ หรือสนามบินปิดทำการ โดยให้สายการบินชดเชย เช่น จัดหาอาหาร โรงแรม ให้แก่ผู้โดยสารสายการบินเห็นด้วยในมนุษยธรรมในการจัดหาอาหารให้กับผู้โดยสาร แต่บางรายการอาจดูไม่เป็นธรรมต่อสายการบิน เช่น การต้องจัดหาที่พักและรถรับส่ง ทั้ง ๆ ที่เหตุดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย	เห็นว่าควรคงหลักการในเรื่องนี้ไว้ เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร คือ สิทธิในการได้รับการดูแล (Right to care) ซึ่งเป็นหลักการในข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๑๐๑ เรื่อง มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ด้วยเหตุผลดังนี้ ๑. เพื่อการดูแลผู้โดยสารที่ไม่ได้รับความสะดวกจากการไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนดเวลาตามตารางการบิน หากผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางได้โดยต้องรอเที่ยวบินต่อไปเป็นเวลานานหลายชั่วโมงหรือหลายวัน

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
		ย่อมก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจุบันสาธารณชนสามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้ ผู้โดยสารจึงมีหลายประเภท เช่น ผู้สูงอายุ ผู้ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ หากต้องรอเวลาทำการบินในเที่ยวบินต่อไปเป็นระยะเวลาหลายชั่วโมงหรือยาวนานกว่านั้นย่อมก่อให้เกิดความยากลำบาก ๒. ระดับการดูแลผู้โดยสารโดยการจัดหาที่พักแรมให้แก่ผู้โดยสารและรถรับส่งทั้งไปและกลับเป็นที่ยอมรับกันอย่างแพร่หลาย ดังนั้น เพื่อให้มาตรฐานการดูแลผู้โดยสารในประเทศไทยสอดคล้องกับกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันในหลายประเทศ จึงควรกำหนดการดูแลผู้โดยสารโดยการจัดหาที่พักแรมและรถรับส่งไว้ เช่น ๒.๑ สหภาพยุโรป (Article 9 (b) (c) of Regulation (EC) No 261/2004) ๒.๒ ประเทศมาเลเซีย (Paragraph 9, First Schedule of Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016) ๒.๓ ประเทศโอมาน (Chapter 3 Part 1 Article 6 of Economic Regulation of Licensing and Consumer Protection in Civil Aviation) ๒.๔ ประเทศภารัต (Para 3.4.3, 3.8.1 b) of Civil Aviation Requirements Section 3 – Air Transport Seriers M Part IV) ๒.๕ ประเทศฟิลิปปินส์ (Section 11 b) of Air Passenger Bill of Rights) ๒.๖ ประเทศซาอุดิอาระเบีย (Article 7 of Consumer Protection Rights Regulation) ๒.๗ ประเทศแคนาดา (Paragraph 14 (2) of Air Passenger Protection Regulations) ๒.๘ สหราชอาณาจักร (Article 9 of Regulation (EC) No 261/2004)
	๕) หากได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการบำรุงรักษาเฉพาะอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักรแล้ว แต่ไม่สามารถประกอบกิจการได้เนื่องจากสนามบินไม่อนุญาตให้ประกอบกิจการ จึงควรเพิ่มความชัดเจน	เป็นประเด็นตามข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๔ ว่าด้วยใบอนุญาตประกอบกิจการบำรุงรักษาเฉพาะอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักร ซึ่งจะรับไปพิจารณา

ลำดับ	ความคิดเห็นที่ได้รับ	ความเห็น กพท.
	ของฐานอำนาจของสนามบินในการห้ามหรืออนุญาตการประกอบกิจการฯ ณ สนามบินนั้น ๆ	
	๖) อุบัติเหตุด้านบุคคลแบ่งเป็น ๒ มิติ จากเหตุที่เคยเกิดขึ้นแล้ว อาจเป็นเหตุการณ์จงใจหรือไม่จงใจก็ตาม ปัจจุบันกฎระเบียบออกโดยอ้างอิงจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต ทำให้กฎหมายไม่ได้ครอบคลุมในอนาคต การป้องกันที่อาจเกิดจากปัจจัยมนุษย์ จากความชำนาญ ความเข้าใจกฎระเบียบ การทำงาน (Human factor) ดังนั้น การออกกฎระเบียบให้รวดเร็วและปฏิบัติจริงได้อย่างปลอดภัย จึงควรให้ความสำคัญกับ Human factor เป็นลำดับแรก กฎหมาย กฎระเบียบต้องได้รับความคิดเห็นจากผู้ปฏิบัติการ และอยากให้เป็นระบบมากกว่านี้ โดยให้คนที่ Qualify เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการ และให้ความสำคัญด้านการฝึกอบรมมากกว่านี้ โดยหากมีกฎระเบียบใหม่เข้ามาต้องมีกฎหมายรองรับการพิจารณาเทคโนโลยีใหม่ๆ พิสูจน์ความปลอดภัยอย่างมีระบบได้ เพื่อการพาณิชย์ อยากให้ออกกฎเพื่อรองรับ ขั้นตอนพิสูจน์ความปลอดภัยอย่างมีระบบขั้นตอน (การทำ safety case)	รับประเด็นไปพิจารณาในการออกกฎหมายลำดับรองโดยให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และให้สอดคล้องกับสถานการณ์
	๗) ในการแก้ไขกฎหมาย การที่ไม่มีการระบุช่วง Transition ที่เหมาะสมหรือพิจารณาความแตกต่าง ซึ่งบางอย่างต้องใช้ทรัพยากร และเวลาในการปรับเปลี่ยนตามเห็นควรให้มาบังคับใช้ในระยะเวลาที่เห็นพ้องต้องกัน	เป็นกระบวนการในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง ซึ่ง กพท. รับประเด็นไปพิจารณาในการจัดทำกฎหมายลำดับรองในอนาคตจะต้องมีการหารือผู้เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนและรอบด้านยิ่งขึ้นเพื่อกำหนดกระบวนการในการเปลี่ยนผ่านกฎหมายที่ชัดเจนและกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียให้น้อยที่สุด