

**ตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม  
และร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ....**

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้ ....</p> <p>“สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ <u>และสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</u></p>	<p>มาตรา ๓ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “สนามบินอนุญาต” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑”</p>	<p>เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมด โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน</p>
<p>มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้ ....</p> <p>“ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” หมายความว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๓ หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา ๕๕</p>	<p>มาตรา ๔ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” หมายความว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๓”</p>	<p>เพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวจะถูกตรวจสอบมาตรฐานก่อนการอนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน</p>
<p>มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ในกรณีที่ส่วนราชการใดประสงค์จะใช้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ส่วนราชการนั้นดำเนินการ</p>	<p>มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“ในกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐใดซึ่งมี <u>สนามบินอนุญาตที่ใช้ในภารกิจของตนที่ไม่ใช่สนามบินที่สร้าง</u></p>	<p>เพื่อให้เกิดความชัดเจนโดยกำหนดเฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ก่อนและไม่ใช่สนามบินสร้างใหม่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งแต่ให้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แต่สนามบินสาธารณะที่สร้างขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่กระบวนการจัดตั้งสนามบินและการขอรับการ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>เพื่อให้บริการแก่สาธารณะ ส่วนราชการนั้นต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ในการจัดตั้งสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ให้แจ้งผู้อำนวยการทราบโดยไม่ต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p><u>ขึ้นใหม่และประสงค์จะใช้สนามบินนั้นเพื่อให้บริการแก่สาธารณะหรืออนุญาตให้อากาศยานพลเรือนทำการบินขึ้นหรือลงนอกเหนือจากกรณีฉุกเฉิน ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐนั้นต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินตามพระราชบัญญัตินี้”</u></p>	<p>รับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ทุกแห่งไม่ว่าจะเป็นของส่วนราชการหรือเอกชนถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน</p>
<p>มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้</p> <p><u>(๒) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๒๐</u></p> <p>(๓) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓)</p> <p><u>(๔) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (๑) ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๒๐ ค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา ๕๖ หรือค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๗</u></p> <p>(๕) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๒) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓)</p> <p>(๓) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (๑) ค่าบริการการเดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖ ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐ หรือค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา ๕๖</p> <p>(๔) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ยกเลิกมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังนั้น มาตรา ๖ (๒) จึงไม่มีผลใช้บังคับโดยปริยาย ทั้งนี้ มาตรา ๑๕ (๑๐) ประกอบมาตรา ๔๑/๑๓๐ บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางแทน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้	กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”	
<p>มาตรา ๖/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศและคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้ <u>ข้อบังคับตามวรรคหนึ่ง เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้วให้ใช้บังคับได้</u></p> <p>ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้</p>	<p>มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้ ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”</p>	<p>เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคลหรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ</p>
หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือนและคณะกรรมการเทคนิค	<p>มาตรา ๘ ให้ยกเลิกชื่อหมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการเทคนิค แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน”</p>	<p>พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้ยกเลิกคณะกรรมการเทคนิค แต่ พ.ร.ก.ฯ ไม่ได้แก้ไขชื่อหมวดให้ตรงกับกฎหมาย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย... และให้มีหน้าที่และอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ในเรื่อง ดังต่อไปนี้ ...</p> <p>(๖) ออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน</p>	<p>มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“(๖) ออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตาม<u>มาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม</u>”</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่าข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค</p>
<p>มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย... และให้มีหน้าที่และอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ในเรื่อง ดังต่อไปนี้ ...</p> <p>(๗) ให้ความเห็นชอบข้อบังคับที่ออกโดยผู้อำนวยการ</p>	<p>มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕ (๗) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๑๕/๗ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศในเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>...</p> <p>(๙) การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการและภาระทางด้านการเงินเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี</p>	<p>มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕/๗ (๙) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“(๙) การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน <u>และการรักษาสิ่งแวดล้อม</u> ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการและภาระทางด้านการเงินเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี”</p>	<p>เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการกำกับดูแลเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ - ๔</p>
<p>มาตรา ๑๕/๑๐ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการ ที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๕/๗ และการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามมาตรา ๑๕/๘ ... ในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และการประกอบกิจการการบินพลเรือน</p>	<p>มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“(๑) มาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก <u>การรักษาสิ่งแวดล้อม</u> และการประกอบกิจการการบินพลเรือน”</p>	<p>เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการฯ มีอำนาจไปออกกฎหมายลำดับรอง กำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม การบินให้สอดคล้องตามมาตรฐานในเรื่องการกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย</p>
<p>มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งใดเป็นที่ขึ้นลง นอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด</p>	<p>มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่ใดที่หนึ่งเป็นที่ขึ้นลง นอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต”</p>	<p>แก้ไขให้สอดคล้องกับการยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้อำนาจรัฐมนตรีในการออกประกาศกำหนดสนามบิน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ</p>	<p>มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ</p> <p><u>อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้หรือที่ปฏิบัติการบินโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรหากได้รับคำสั่งสกัดกั้นของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศนั้นจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นนั้น</u></p> <p><u>ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบหลังจากกลับมายังราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า</u></p>	<p>เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบ USOAP CMA ที่กำหนดให้รัฐต้องมีกฎหมายที่กำหนดว่ากรณีที่อากาศยานภายใต้ทะเบียนของรัฐหรือดำเนินการภายใต้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของรัฐนั้นต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศที่ปฏิบัติการบินอยู่</p>
<p>มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือทิ้งร่มอากาศ นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด</p>	<p>มาตรา ๑๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการอนุญาตคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต</p>	<p>แก้ไขหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันที่มีการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องมีการตรวจสอบการปฏิบัติการบินให้เกิดความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานทางเทคนิค จึงควรกำหนดให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการในการอนุญาตแทนรัฐมนตรี โดยให้ผู้อำนวยการฯ กำหนดรายละเอียด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับ	ในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไว้ในข้อบังคับ
	มาตรา ๑๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๒๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ “ข้อ ๒๔/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งร่มอากาศเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด”	แก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๔ เนื่องจากเดิมมาตรา ๒๔ จะกำหนดไว้ ๒ เรื่อง คือ การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีบินและการทิ้งร่มอากาศ ซึ่งเมื่อมาตรา ๒๔ กำหนดเฉพาะเรื่องอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จึงต้องเพิ่มเติมมาตราสำหรับกรณีการทิ้งร่มอากาศ
มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนดเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามหมวด ๗/๑ ให้ผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนดตามวรรคหนึ่ง อนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะในการปฏิบัติการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยบินขึ้นลงในราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า”	การแก้ไขเพิ่มเติมวรรคหนึ่ง เพื่อให้ผู้อำนวยการฯ เป็นผู้ที่มีอำนาจในการอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรแทนรัฐมนตรี ซึ่งสอดคล้องกับการปฏิบัติจริงในปัจจุบันที่รัฐมนตรีได้กำหนดให้ผู้อำนวยการฯ เป็นผู้อนุญาตตามมาตรา ๒๘ สำหรับการเพิ่มเติมวรรคสอง เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบ USOAP ที่กำหนดให้รัฐต้องมีกฎหมายที่อำนวยความสะดวกในการช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในรัฐของตนโดยต้องปฏิบัติตามข้อบทที่ ๒๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>มาตรา ๑๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ มาตรา ๓๓/๓ มาตรา ๓๓/๔ มาตรา ๓๓/๕ และมาตรา ๓๓/๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗</p> <p>“มาตรา ๓๓/๑ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอำนาจทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา กับรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบ บางประการของประเทศไทยในฐานะประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังรัฐภาคีอื่นในฐานะประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบ บางประการจากรัฐภาคีอื่นในฐานะประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานมายังประเทศไทยในฐานะประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ แล้วแต่กรณี</p> <p>หน้าที่และความรับผิดชอบบางประการที่อาจโอนหรือรับโอนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่ หน้าที่กำกับดูแลและการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน รวมถึงหน้าที่และความรับผิดชอบตามอนุสัญญาของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ข้อ ๑๒ กฎจราจรทางอากาศ รวมถึงการดำเนินคดีแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎระเบียบเกี่ยวกับการบินและการควบคุมอากาศยาน</p> <p>(๒) ข้อ ๓๐ การติดตั้งและการใช้งานเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน รวมถึงการออกการรับรองความถูกต้องหรือการมี</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ออกมารองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และกรณีอากาศยานไทยที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศ ตามมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ให้ครบถ้วนและครอบคลุมในการรองรับการเข้าเป็นภาคยานุวัติข้อบทที่ 83 bis ของอนุสัญญาฯ ดังนี้</p> <p>มาตรา ๓๓/๑ กำหนดให้อำนาจ กพท. ในการทำความตกลงกับรัฐภาคีตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ในการโอนหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำกับดูแลในฐานะผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศในเรื่องที่ระบุไว้</p> <p>มาตรา ๓๓/๒ กำหนดหลักเกณฑ์การทำความตกลงและผลของความตกลง</p> <p>มาตรา ๓๓/๓ แก้ไขปรับปรุงจากมาตรา ๓๓/๓ เดิม โดยกำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวก ออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดแบบของความตกลง การจดทะเบียนความตกลงและการแจ้งความตกลงกับ ICAO และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>มาตรา ๓๓/๔ แก้ไขปรับปรุงจากมาตรา ๓๓/๑ เดิม สำหรับกรณีที่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยนำอากาศยานต่างประเทศที่จดทะเบียนในประเทศที่เป็นรัฐภาคีมาใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ระหว่างกันเพื่อโอนหน้าที่</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>ผลใช้บังคับหรือการต่ออายุใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน</p> <p>(๓) ข้อ ๓๑ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของ รวมถึงการออก การรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ</p> <p>(๔) ข้อ ๓๒ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงการออก การรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่</p> <p>การโอนและการรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการตามวรรคหนึ่งจะไม่มีผลบังคับต่อรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญา เว้นแต่</p> <p>(๑) ความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือ</p> <p>(๒) ประเทศไทยหรือรัฐภาคีที่เป็นคู่ความตกลงได้แจ้งโดยตรงถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐภาคีอื่น</p> <p>มาตรา ๓๓/๒ ความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ที่ประเทศไทยทำกับรัฐภาคีอื่นตามมาตรา ๓๓/๑ ต้องระบุ หน้าที่และความรับผิดชอบที่โอนและรับโอนโดยชัดแจ้ง และหน้าที่และความรับผิดชอบที่มีได้ระบุให้โอนหรือรับโอน จะถือว่าย่างเป็นของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานต่อไป เมื่อประเทศไทยได้ทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการในฐานะ</p>	<p>และความรับผิดชอบบางประการของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศไทย ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานไทย และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องที่ตกลงกันไว้ในความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายไทย</p> <p>มาตรา ๓๓/๕ แก้ไขปรับปรุงจากมาตรา ๓๓/๒ สำหรับกรณีและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนำอากาศยานไทยไปใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ระหว่างกันเพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศไทยในฐานะผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้ถือว่าอากาศยานไทยนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องที่ตกลงกันไว้ในความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายไทย</p> <p>มาตรา ๓๓/๖ กำหนดเพิ่มเติมให้ครอบคลุมกรณีประเทศไทยจะยอมรับความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ต่อ ICAO ภายใต้เงื่อนไขคือ ความตกลงดังกล่าวได้จดทะเบียนต่อ ICAO หรือประเทศที่ทำความตกลงอย่างน้อยหนึ่งประเทศได้แจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงต่อ กพท.</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๓๓/๓ การจัดทำความตกลงเพื่อโอนความรับผิดชอบระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาตามมาตรา ๓๓/๑ และมาตรา ๓๓/๒ แบบของความตกลงการแจ้งความตกลงและข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรัฐที่เกี่ยวข้อง การจดทะเบียนความตกลงกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และการประสานงานกับประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>มาตรา ๓๓/๑ ในกรณีและผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยนำอากาศยานต่างประเทศที่จดทะเบียนในประเทศที่เป็นรัฐภาคี</p>	<p>ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว ประเทศไทยจะพ้นจากหน้าที่และความรับผิดชอบรวมถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายในส่วนที่ได้โอนไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>เพื่อระบุน้ำที่และความรับผิดชอบของรัฐภาคีในการกำกับดูแลความปลอดภัยเมื่อมีการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบบนทางขับและลานจอดอากาศยาน ให้อากาศยานที่ระบุไว้ในความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ที่ประเทศไทยทำกับรัฐภาคีอื่นต้องมีสำเนาความตกลงที่รับรองความถูกต้องบนอากาศยานตลอดเวลาที่ความตกลงมีผลใช้บังคับ</p> <p>มาตรา ๓๓/๓ การจัดทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหรือรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาตามมาตรา ๓๓/๑ แบบของความตกลงการจดทะเบียนความตกลงกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ การแจ้งความตกลงและข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและประเทศที่เกี่ยวข้องการประสานงานกับประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ตลอดจนเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ</p> <p>มาตรา ๓๓/๔ ในกรณีและผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยนำอากาศยานต่างประเทศที่จดทะเบียนในประเทศที่เป็นรัฐภาคี</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>แห่งอนุสัญญาที่ใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงกับประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอนความรับผิดชอบของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศไทยตามอนุสัญญา ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และให้ใบอนุญาต หรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้เท่าที่มีความตกลงกันไว้ดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายไทยด้วย</p> <p>(๑) ในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานดังกล่าว ให้ถือว่า</p> <p>(ก) ใบอนุญาตเครื่องใช้วิทยุประจำอากาศยาน เป็นใบอนุญาตให้ตั้งสถานีวิทยุคมนาคมตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม</p> <p>(ข) ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศของอากาศยาน เป็นใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๒) ในส่วนที่เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายไทย</p> <p>(๓) ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยาน ตามสัญญาดังกล่าว ให้ถือว่าใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ออกโดยประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวใช้ได้เช่นเดียวกับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๔๒</p> <p>(๔) ในส่วนของการเดินอากาศด้วยอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายไทย</p>	<p>แห่งอนุสัญญาที่ใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา กับประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศไทย ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ตามที่ตกลงกันไว้ในความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายไทย ดังนี้</p> <p>(๑) <u>กฎจราจรทางอากาศ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</u></p> <p>(๒) <u>ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม</u></p> <p>(๓) <u>ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศของอากาศยาน ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้</u></p> <p>(๔) <u>ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามความตกลง ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้</u></p> <p><u>การออก หรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบอนุญาตหรือใบสำคัญตาม (๒) (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้บัญชาการ</u></p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๓๓/๒ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ นำอากาศยานไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ไปใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงกับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อโอนความรับผิดชอบของประเทศไทยให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศตามอนุสัญญา ให้ถือว่าอากาศยานไทยนั้นเป็นอากาศยาน ที่จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการ ในเรื่องดังต่อไปนี้ตามที่มีความตกลงกันไว้อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศด้วย</p> <p>(๑) ในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานดังกล่าว ให้ถือว่า</p> <p>(ก) ใบอนุญาตเครื่องใช้วิทยุประจำอากาศยาน เป็นใบอนุญาตตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(ข) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานเป็นใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๒) ในส่วนที่เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๓) ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามสัญญาดังกล่าว ให้ถือว่าใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ออกตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๔) ในส่วนของการเดินอากาศด้วยอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>	<p>มาตรา ๓๓/๕ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ นำอากาศยานไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ไปใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ <u>แห่งอนุสัญญา</u> กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศไทยตามให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้ถือว่าอากาศยานไทยนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ตามที่มีความตกลงกันไว้ในความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ดังนี้</p> <p>(๑) <u>กฎจราจรทางอากาศ</u></p> <p>(๒) <u>ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน</u></p> <p>(๓) <u>ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน</u></p> <p>(๔) <u>ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามความตกลง</u></p> <p><u>การออก หรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบอนุญาตหรือใบสำคัญตาม (๒) (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</u></p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>มาตรา ๓๓/๖ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะยอมรับความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ต่อดังกล่าวไว้แล้วแก่ประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว โดยยอมรับว่าประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ได้รับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานและทำหน้าที่แทนประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานภายใต้ขอบเขตของความตกลง เมื่อ</p> <p>(ก) ความตกลงดังกล่าวได้จดทะเบียนต่อดังกล่าวไว้แล้วแก่ประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว หรือ</p> <p>(ข) ประเทศที่ทำความตกลงอย่างน้อยหนึ่งประเทศได้แจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่จำเป็นต้องยอมรับการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างรัฐภาคีที่ยังไม่ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา หรือระหว่างรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันแล้วแต่ยังมีได้จดทะเบียนความตกลงกับดั่งกล่าวไว้แล้วแก่ประเทศ หรือไม่ได้แจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงจากประเทศคู่ความตกลง</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้การยอมรับความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับของใบอนุญาตและหนังสือรับรองต่าง ๆ ในกรณีของรัฐภาคีซึ่งให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ได้โอนอำนาจในการออกหรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือการต่ออายุ ใบอนุญาต</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>เครื่องวิทยุสื่อสาร ใบสำคัญความสมควรเดินอากาศ และใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทั้งนี้ เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับแจ้งอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการโอนอำนาจดังกล่าว และใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองดังกล่าวต้องออก รับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือได้รับการต่ออายุโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดแห่งภาคผนวก ๑ ภาคผนวก ๘ และภาคผนวกอื่นที่เกี่ยวข้อง แห่งอนุสัญญาและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกดังกล่าว”</p>	
<p><b>มาตรา ๔๑/๑๙</b> ในกรณีที่มีการออกใบอนุญาตตามบทบัญญัติในส่วนนี้กำหนดให้ ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นนิติบุคคลและต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำตามที่รัฐมนตรีกำหนด หากทุนจดทะเบียนดังกล่าวมีจำนวนเกินกว่าห้าร้อยล้านบาท รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจประกาศกำหนดให้มีการขออนุญาตเบื้องต้นต่อผู้อำนวยการก่อนการดำเนินการจัดตั้งนิติบุคคลสำหรับกิจการนั้นได้</p> <p>คุณสมบัติของผู้ขออนุญาต หลักเกณฑ์และวิธีการในการยื่นขออนุญาตเบื้องต้นและการอนุญาตเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ในการอนุญาตเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาให้ผู้ขออนุญาตเบื้องต้น</p>	<p>มาตรา ๑๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘</p>	<p>ยกเลิกหลักเกณฑ์ในการขออนุญาตเบื้องต้นของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน เนื่องจากการผลิตอากาศยานเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ในความเป็นจริงผู้ที่ประสงค์ขออนุญาตผลิตอากาศยานจึงต้องเป็นองค์กรที่มีความมั่นคงทางการเงิน มีเงินทุนที่แน่นอนและเพียงพอสำหรับการประกอบธุรกิจ ซึ่งควรจะมีจำนวนเกินกว่าห้าร้อยล้านบาท ประกอบกับปัจจุบันไม่มีกำหนดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำไว้ และไม่มีบุคคลใดยื่นขออนุญาตผลิตอากาศยานในประเทศไทย ดังนั้น การกำหนดให้มีการขออนุญาตเบื้องต้นก่อนจึงไม่สอดคล้องกับทางปฏิบัติและเป็นการสร้างภาระและกระบวนการให้กับผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานเกินความจำเป็น</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>ดำเนินการเพื่อให้มีคุณสมบัติครบถ้วนได้ แต่ต้องไม่เกินหกเดือน และในกรณีที่มีเหตุอันสมควรที่ผู้ขออนุญาตไม่สามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลาดังกล่าว ผู้ขออนุญาตอาจขอขยายระยะเวลาต่อผู้อำนวยการได้อีกหนึ่งครั้ง และผู้อำนวยการอาจอนุญาตให้ขยายระยะเวลาได้ แต่ต้องไม่เกินสามเดือน</p> <p>ทุนจดทะเบียนจำนวนเกินกว่าห้าร้อยล้านบาทขึ้นไปตามวรรคหนึ่ง อาจกำหนดให้มากกว่านั้นได้ ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา</p>		
<p>มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาয়หรือออกจากราชอาณาจักรต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ</p>	<p>มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาয়หรือออกจากราชอาณาจักรต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ</p> <p>ในกรณีที่เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าหาลำ ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมวรรคสองให้ครอบคลุมกรณีการเข้ามาয়ราชอาณาจักรของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าหาลำ ให้ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การการบินพลเรือนของประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ เช่นเดียวกับกรณีตามวรรคหนึ่งที่บังคับกรณีที่เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศแบบประจำ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลา การอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาต ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก</p>	<p>ที่ออกโดยองค์การด้านการบินพลเรือนของประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก”</p>	
<p>มาตรา ๔๑/๑๓๔ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ</p> <p>ในกรณีปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง</p>	<p>มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๔๑/๑๓๔ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ</p> <p>ในกรณีปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ที่ประกอบกิจการขนส่งฯ ต้องยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ต้องร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิและความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวด้วย โดยให้อำนาจผู้อำนวยการฯ ในการออกข้อกำหนดในรายละเอียด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>ในกรณีที่การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า มีสาเหตุจากความบกพร่องหรือการดำเนินงานของสนามบิน หรือสนามบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตต้องร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง</p> <p>หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบระหว่างสนามบินและสายการบินในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง”</p>	
<p>มาตรา ๕๐/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดให้มีการตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในลักษณะที่อาจกระทบหรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ก่อน หลัง หรือในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้</p> <p>ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ผู้อำนวยการมอบหมาย มีอำนาจตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ ก่อน หลัง หรือในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ และในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดไม่ยอมให้ตรวจสอบหรือ ขัดขวางการตรวจสอบ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่</p>	<p>มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>มาตรา ๕๐/๑ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่รวมทั้งสมาชิกลูกเรือปฏิบัติหน้าที่เมื่อ</p> <p>(๑) ตกอยู่ภายใต้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่า จะทำให้สมรรถนะของบุคคลเสื่อมลง</p> <p>(๒) ใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนปฏิบัติหน้าที่</p> <p>ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดให้มีการตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในลักษณะที่อาจกระทบหรือเป็น</p>	<p>เพื่อกำหนดบทห้ามผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทเพื่อให้เป็นความผิดและมีบทกำหนดโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนมาตรานี้จากมาตรา ๕๐/๑ เดิมที่ไม่ครอบคลุมสมาชิกลูกเรือ โดยได้กำหนดคำจำกัดความของคำว่า “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” ไว้ในมาตรานี้ด้วยเพื่อให้มีความชัดเจนในการบังคับใช้ จากเดิมที่กำหนดไว้ในข้อบังคับว่าด้วยวินัยผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่ใช้บังคับกับสมาชิกลูกเรือ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ได้ตามความจำเป็น และในกรณีที่พบว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดตามมาตรา นี้ ให้ส่งตัวให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีต่อไป</p> <p>วิธีการตรวจสอบ การกักตัว และการส่งตัวให้พนักงานสอบสวนตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	<p>อุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือ ก่อน หลัง หรือในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้</p> <p>ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ผู้อำนวยการมอบหมาย มีอำนาจตรวจสอบผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือ ก่อน หลัง หรือในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ และในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือผู้ใดไม่ยอมให้ตรวจสอบ หรือขัดขวางการตรวจสอบ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ได้ตามความจำเป็น และในกรณีที่พบว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งตัวให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีต่อไป</p> <p>วิธีการตรวจสอบ การกักตัว และการส่งตัวให้พนักงานสอบสวนตามวรรคสาม ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> <p><u>เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” หมายความว่า แอลกอฮอล์ ฝิ่น กัญชา ยาเสพติดและยานอนหลับ โคเคน สารกระตุ้นด้านจิตประสาทตัวอื่น สารที่ทำให้เกิดภาพหลอน และสารระเหย ไม่รวมถึงกาแฟและบุหรี่</u></p>	
	<p>มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>	<p>๑. ปรับแก้ไขสอดคล้องกับ Annex 17 โดยตัด (๑) ในเรื่องการสำรวจเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยออก เนื่องจากปัจจุบันตามแนวทางปฏิบัติของ ICAO ไม่กำหนดให้การสำรวจ (Survey) เป็นหนึ่งในกิจกรรม</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือน ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีการสำรวจเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอเพื่อระบุถึงความต้องการและจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย</p> <p>(๒) จัดให้มีการตรวจสอบการควบคุมการรักษาความปลอดภัย</p> <p>(๓) จัดให้มีการทดสอบการควบคุมการรักษาความปลอดภัยและมาตรการรักษา ความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และสิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบ การควบคุมการเข้าถึงและการออกแบบของสนามบิน เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการรักษา ความปลอดภัย</p> <p>(๔) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการครีวการบิน และผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	<p>“มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) <u>จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</u></p> <p>(๒) <u>จัดให้มีการทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และสิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบการควบคุมการเข้าถึงและการออกแบบของสนามบิน เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัย</u></p> <p>(๓) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความต้องการและความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการครีวการบิน และผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	<p>ควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือน</p> <p>๒. ปรับเนื้อหาของบทบัญญัติ โดยกำหนดให้ กพท. มีอำนาจดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพในรูปแบบอื่น ๆ หากเกิดมีขึ้นในอนาคตตามการเปลี่ยนแปลงของมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน ทั้งให้ กพท. ดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพตามความเหมาะสมโดยเป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>๓. เพิ่มอำนาจของผู้ตรวจสอบด้านการบินโดยเฉพาะการทดสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินรวมทั้งเขตหวงห้าม รวมถึงพื้นที่ของผู้ดำเนินการอื่น ๆ ที่อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เนื่องจากปัจจุบัน กพท. มีความจำเป็นต้องดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพ โดยเฉพาะการทดสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ทั้งที่เป็นวัตถุต้องห้ามตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และสิ่งของต้องห้ามภายใต้พระราชบัญญัติอื่น ๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนและคุ้มครองเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งเพื่อให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะของ ICAO ที่ให้ไว้ในกาารรับการตรวจ USAP ในปี ๒๕๖๓ จึงควรกำหนดบทบัญญัติให้อำนาจผู้ตรวจสอบด้านการบินโดยชัดเจน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>(๕) จัดให้มีการดำเนินกิจกรรมเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในรูปแบบอื่น ๆ ตามความเหมาะสมและเป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจในการทำหรือมีสิ่งของดังต่อไปนี้และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาต รวมทั้งเขตหวงห้าม และพื้นที่ของผู้ดำเนินการในสนามบินที่อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อใช้ในการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>(๑) เครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น อุปกรณ์บันทึกภาพ บันทึกเสียง</p> <p>(๒) วัตถุต้องห้าม เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ</p> <p>(๓) เอกสารเสมือนจริง เช่น บัตรเข้าพื้นที่ บัตรติดยานพาหนะ บัตรโดยสารอากาศยาน บัตรผ่านขึ้นอากาษา</p> <p>(๔) สิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้ในการตรวจสอบหรือทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล”</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี</p>	<p>มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ”</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมโดยตัดอำนาจรัฐมนตรีในการอนุมัติให้จัดตั้งสนามบินออก เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกใบอนุญาตหรือใบรับรองทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้การจัดตั้งสนามบินเป็นอำนาจของผู้อำนวยการฯ</p>
<p>มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>มาตรา ๒๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๕๒ การขอและการออก ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ</p> <p>ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้มีอายุให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทของ</p>	<p>๑. แก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>สนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ขออนุญาต”</p>	<p>เชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้ง สนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวกฯ แทนการออกกฎกระทรวงที่เป็นอำนาจของรัฐมนตรี</p> <p>๒. เพิ่มฐานอำนาจในการกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยผู้อำนวยความสะดวกฯ จะออกข้อบังคับกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</p>
<p>มาตรา ๕๕ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดพื้นดินหรือน้ำแห่งใดเป็น สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน</p>	<p>มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p>	<p>เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมด โดยยกเลิกกรณีรัฐมนตรีอำนาจให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน ทั้งยังเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแล</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
		<p>ด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>
<p>มาตรา ๖๐/๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐/๓๔ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตจะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยการ</p> <p>ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้ง ขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ และประเภทการบิน</p>	<p>มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๐/๑ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตจะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยการ</p> <p>ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในข้อบังคับโดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้ง ขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ และประเภทการบิน”</p>	<p>๑. มาตรา ๖๐/๓๔ ถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๙ แห่งพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>๒. แก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๖๐/๓ ภายใต้อำนาจมาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕ ผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม</p> <p>ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ผู้อำนวยการอาจกำหนดให้ใช้คุณสมบัติและลักษณะอื่นที่แตกต่างจากที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ก็ได้</p> <p>ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่ใช้บังคับกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ</p>	<p>มาตรา ๒๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน <u>ข้อบังคับ</u> และให้ความในนำมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม</p> <p>ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ผู้อำนวยการอาจกำหนดให้ใช้คุณสมบัติและลักษณะอื่นที่แตกต่างจากที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ก็ได้</p> <p>ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่ใช้บังคับกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ”</p>	<p>๑. มาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕ ถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๘ แห่งพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>๒. แก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>
<p>มาตรา ๖๐/๔๐ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตที่ได้รับอนุมัติ ให้เรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง จัดทำ ...</p> <p>(๑) ...</p> <p>งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน และในกรณีที่ใช้จ่ายบงทุน</p>	<p>มาตรา ๒๘ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๖๐/๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน”</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมโดยยกเลิกการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดจำนวนค่าใช้จ่ายบงทุนของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต และการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการเสนอโครงการต่อรัฐมนตรี เนื่องจากเป็นการเพิ่มขึ้นตอนโดยไม่จำเป็นและการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ใช้งบลงทุนของเจ้าของหรือ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มีจำนวนเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงให้จัดทำเป็นโครงการเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติก่อนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด</p> <p>รายงานเกี่ยวกับการเงินตาม (๓) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการทุกครึ่งรอบปีบัญชีภายใน หกสิบวันนับแต่วันครบกำหนด</p>		<p>ผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตในส่วนของราชการหรือรัฐวิสาหกิจมีกฎหมายซึ่งกำหนดกระบวนการในการพิจารณาโดยผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติอยู่แล้ว</p>
<p><b>มาตรา ๖๐/๔๕</b> ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการ เกินอัตราที่กำหนดตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๕๗ มาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ ฉ แล้วแต่กรณี ให้อธิบดีสั่งให้นำเงินส่วนที่เกินส่งเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียน ตามมาตรา ๖๐/๔๔ ภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่เกินกว่าสิบห้าวัน และในกรณีที่ไม่นำส่งให้คิดเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบห้าต่อปี</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร อธิบดีอาจอนุมัติให้ขยายกำหนดเวลาในการนำส่งเงินส่วนที่เกินและหรือเงินเพิ่ม ทั้งนี้ โดยให้ชำระดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ โดยทั่วไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>ในกรณีที่มีข้อโต้แย้งให้นำกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองว่าด้วยการอุทธรณ์คำสั่งทางปกครอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม</p>	<p>มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	<p>มาตรา ๖๐/๔๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และต่อมาแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเดิมอำนาจการสั่งให้นำเงินค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ส่วนที่เกินส่งเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา ๖๐/๔๔ เป็นอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (กรมการบินพลเรือน) ในฐานะที่ขณะนั้นทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ต่อมามีการแยกองค์การกำกับดูแลมาจัดตั้งเป็นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และจัดตั้งกรมท่าอากาศยาน ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการสนามบิน ในปี ๒๕๕๘ จึงต้องแก้ไขมาตรานี้ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่มีการเปลี่ยนแปลง โดยอธิบดีกรมท่าอากาศยาน ไม่อาจทราบได้ว่าการเรียกเก็บค่าบริการหรือค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนดหรือไม่ และได้มีการยกเลิกมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ เดิมไปแล้ว แต่มีได้แก้ไขมาตรานี้ ดังนั้น จึงไม่มีเหตุผลที่จะนำค่าโดยสารหรือค่าบริการที่เก็บเกินเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนของ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
		กรมท่าอากาศยาน และหากกรมท่าอากาศยานในฐานะผู้ดำเนินการสนามบินที่เรียกเก็บค่าบริการเกินเสียเอง อธิบดีกรมท่าอากาศยานจึงไม่ควรมียอำนาจสั่งให้นำเงินค่าโดยสารหรือค่าบริการส่วนที่เกินนั้นเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนของกรมท่าอากาศยานเอง จึงจำเป็นต้องยกเลิกมาตรานี้
<p>มาตรา ๖๐ จัตวา ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต</p> <p>เมื่อรัฐมนตรีกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตใดแล้วห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศแล้วแต่กรณี จากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี</p>	<p>มาตรา ๓๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ จัตวา แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๐ จัตวา ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในราชกิจจานุเบกษากำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินใดแล้วห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศจากผู้อำนวยการ”</p>	<p>แก้ไขปรับปรุงโดยให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการในการประกาศกำหนดเขตลานจอดอากาศยานและเป็นผู้อนุญาตให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เนื่องจากผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศในเขตลานจอดอากาศยานจะถูกกำกับดูแลด้านความปลอดภัยด้วย</p>
	<p>มาตรา ๓๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ ฉ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>	<p>แก้ไขปรับปรุงในส่วนของการกำหนดอัตราค่าบริการในลานจอดอากาศยาน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด ตามหลักการเดียวกันกับมาตรา ๑๕/๒๖ ในเรื่องอัตราค่าบริการการเดินอากาศ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>มาตรา ๖๐ ฉ ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน จะเก็บค่าบริการ ในลานจอดอากาศยานได้ไม่เกินอัตราที่ ผู้อำนวยการอนุมัติด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี</p>	<p>“มาตรา ๖๐ ฉ ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน จะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ไม่เกินอัตราที่ ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดอัตรา ค่าบริการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการ คำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด</p>	
<p>มาตรา ๖๔/๒๔ ให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยาน ที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการค้นหาและ ช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทันท่วงที และ ให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แห่งชาติเสนอให้ กชย. เห็นชอบตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒)</p>	<p>มาตรา ๓๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๔/๒๔ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความ ต่อไปนี้แทน</p> <p>มาตรา ๖๔/๒๔ ให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรือ อากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการ ค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่าง ทันท่วงที โดยให้บริการในเขตค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน <u>ประสบภัยของประเทศไทย</u> และให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แห่งชาติเสนอให้ กชย. เห็นชอบตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒) (๒) กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่การให้บริการด้านการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของศูนย์ ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้สอดคล้องกับมาตรฐานและแนวปฏิบัติ และรองรับ การตรวจ ICAO USOAP ที่จะขึ้นในปี ๒๕๖๘</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>(๒) กำกับดูแลการค้าและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ ให้เป็นไปตามมาตรการที่ กชย. กำหนดตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓)</p> <p>(๓) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ ให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>(๔) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสมภักย์ ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย</p> <p>(๕) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ แก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๖) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์แห่งชาติ</p> <p>(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย</p>	<p>ให้เป็นไปตามมาตรการที่ กชย. กำหนดตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓)</p> <p>(๓) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ ให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>(๔) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสมภักย์ ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย</p> <p>(๕) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์ แก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๖) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลือนักเดินอากาศยานประสมภักย์แห่งชาติ</p> <p>(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย”</p>	
<p><b>มาตรา ๖๗/๑๓</b> ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ วรรคสอง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับมาตรา ๑๕/๑๐ วรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๓) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึง ห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสองพันบาท จนกว่าจะได้ปฏิบัติตามให้ถูกต้อง</p>	<p>มาตรา ๓๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๑๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>	<p>เพื่อให้การฝ่าฝืนข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ เป็นความผิดและมีบทกำหนดโทษ เพราะมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) – (๖) ต่างเป็นการกำหนดมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติที่หากมีการฝ่าฝืนสมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	“มาตรา ๖๗/๑๓ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสองพันบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง	
<p>มาตรา ๖๗/๑๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) รับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตรายไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๒๗</p> <p>(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด เงื่อนไข และแนวทางในการดำเนินการกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษที่ออกโดยผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๒๘ และมาตรา ๑๕/๓๐</p> <p>(๓) รับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๒๙</p> <p>(๔) ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษไปกับ อากาศยาน โดยมีได้ให้หรือสำแดงข้อมูลต่อผู้ขนส่งตามข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๓๑</p> <p>(๕) นำอากาศยานบินเข้าพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาดหรือพื้นที่หวงห้ามเฉพาะโดยฝ่าฝืนเงื่อนไขหรือข้อจำกัดตามมาตรา ๒๒ วรรคหนึ่ง</p>	<p>มาตรา ๓๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๘/๑) ของมาตรา ๖๗/๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒</p> <p>“(๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือโดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ วรรคหนึ่ง”</p>	<p>เพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับมาตรา ๕๐/๑ วรรคหนึ่ง ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๕๐/๑ ในการกำหนดบทห้ามสำหรับผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
<p>(๖) นำอากาศยานบินเข้าพื้นที่อันตราย โดยไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๒๒ วรรคสาม</p> <p>(๗) ส่งหรือพายุทศกัณฑ์ไปกัอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕</p> <p>(๘) เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยตามมาตรา ๔๒ หรือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่มาจากการเทียบโอนตามมาตรา ๕๐/๖ หรือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ออกให้หรือรับรองตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๕๐/๗</p> <p>(๙) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่โดยไม่มีใบสำคัญแพทย์ตามมาตรา ๕๐/๙</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานทำการบินโดยรู้ว่าผู้กระทำความผิดตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๗) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>		
<p>มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม</p>	<p>มาตรา ๓๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ผ่าฝืนหรือไม่</p>	<p>เพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับมาตรา ๒๔/๑ ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๕/๑ ในการกำหนดบทแยกกันสำหรับกรณีการฝ่าฝืนเงื่อนไขในการอนุญาตให้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและกรณีทิ้งร่มอากาศยาน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท	ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษไม่เกินห้าหมื่นบาท”	
<p>มาตรา ๗๘ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๔</p> <p>(๒) ...</p>	<p>มาตรา ๓๗ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของมาตรา ๗๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“(๑) นำอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔ หรือทิ้งร่มอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔/๑”</p>	<p>เพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับมาตรา ๒๔/๑ ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๔/๑ ในการกำหนดบทแยกกันสำหรับกรณีห้ามบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และกรณีห้ามทิ้งร่มอากาศยาน แต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฯ</p>
	<p>มาตรา ๓๘ ให้แก้ไขคำว่า “กฎกระทรวง” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้ เป็นคำว่า “ข้อบังคับ”</p> <p>(๑) นิยามคำว่า “อากาศยาน” ในมาตรา ๔</p> <p>(๒) นิยามคำว่า “ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน”</p> <p>(๒) มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ วรรคสอง (๓) มาตรา ๓๑ (๓) (จ) วรรคสอง มาตรา ๔๑/๒๒ (๔) มาตรา ๔๑/๒๓ (๘) มาตรา ๔๑/๒๔ (๖) มาตรา ๔๑/๒๖ (๙) มาตรา ๔๑/๓๘ มาตรา ๔๑/๔๘ มาตรา ๔๑/๔๕ (๒) มาตรา ๔๖ มาตรา ๕๔ มาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสอง</p>	<p>แก้ไขบทบัญญัติที่มีการออกเป็นกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีวิชาชีพเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>มาตรา ๓๙ ให้แก้ไขคำว่า “กฎกระทรวง” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ในมาตรา ๔๑/๒๕ วรรคสอง (๓) มาตรา ๔๑/๒๖ (๗) (๘) มาตรา ๔๑/๖๖ มาตรา ๔๑/๑๐๐ และมาตรา ๖๐/๑๓ เป็นคำว่า “ข้อกำหนด”</p>	<p>แก้ไขบทบัญญัติที่มีการออกเป็นกฎกระทรวงเป็นข้อกำหนดเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>
	<p>มาตรา ๔๐ ให้แก้ไขคำว่า “รัฐมนตรี” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้ เป็นคำว่า “ผู้อำนวยการ”</p> <p>(๑) นิยามคำว่า “ลานจอดอากาศยาน” ในมาตรา ๔</p> <p>(๒) มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๙ มาตรา ๔๑/๒๓ (๑) มาตรา ๔๑/๒๕ วรรคสอง มาตรา ๔๔ วรรคสอง มาตรา ๖๗/๑๙ (๗) และมาตรา ๗๖ (๓) (๔)</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	<p>มาตรา ๔๑ ให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งของรัฐมนตรี หรือข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ บรรดาเรื่องใด ๆ ที่มีกฎกระทรวงกำหนดไว้ แต่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ได้บัญญัติให้ออกเป็นข้อบังคับหรือข้อกำหนด เมื่อได้มีการออกข้อบังคับหรือข้อกำหนดในเรื่องเดียวกันนั้นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้แล้ว ให้กฎกระทรวงนั้นเป็นอันยกเลิก</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลสำหรับกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งของรัฐมนตรี หรือข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับยังคงใช้บังคับได้จนกว่าจะมีการยกเลิกหรือออกข้อบังคับหรือข้อกำหนดในเรื่องเดียวกันตามใหม่</p>
	<p>มาตรา ๔๒ ให้บรรดาสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไป</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลสำหรับสนามบินประกาศกำหนด ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ</p>
	<p>มาตรา ๔๓ ให้สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตาม มาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุสิบปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลให้สนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่จัดตั้งก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับให้มีอายุ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...	เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง
	ให้เครื่องอำนวยความสะดวกที่อนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุห้าปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ	
	มาตรา ๔๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกำหนดนี้	กำหนดผู้รักษาการตามพระราชกำหนด