

## รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎ

ชื่อร่าง...ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ....

กฎหมายใหม่

แก้ไข/ปรับปรุง

ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย...กระทรวงคมนาคม.....

### ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

(๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน...ในด้านอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ.....

(๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยการให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับแนวหน้า ของภูมิภาค ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐมีลักษณะที่เบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบ ตามความต้องการของผู้รับบริการ มีความร่วมมือกับภาคอื่น ๆ พร้อมทั้งปรับปรุงกลไกการปฏิบัติงานของภาครัฐให้มีลักษณะบูรณาการ สามารถส่งเสริมภารกิจของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะการปรับปรุงบทบาทและกลไกภาครัฐให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ การกำหนดกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจภาคเอกชนทุกขนาดสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะยาว มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพ การใช้กฎหมาย บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ไม่เลือกปฏิบัติ นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย ป้องกันการกระทำผิดและจับกุมผู้กระทำผิด ได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว.....

(๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๒) ประเด็นการต่างประเทศ แผนย่อยการพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ (มีมาตรฐานสากล) มุ่งส่งเสริมศักยภาพหน่วยงานไทยและคนไทย และยกระดับมาตรฐานการพัฒนาภายในประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศและส่งเสริมความร่วมมือในมิติต่าง ๆ กับนานาประเทศ นอกจากนี้ ไทยยังสามารถดำเนินการต่างประเทศในเชิงรุกและสร้างสรรค์ โดยการมีบทบาทในการร่วมพัฒนากฎระเบียบระหว่างประเทศ มาตรฐานสากล และพันธกรณี ต่าง ๆ นี้ ไปพร้อมกันได้ด้วย.....

(๔) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๔) ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต แผนย่อยการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสายการบินของประเทศพัฒนาขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน.....

สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง

แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย ประเด็นปฏิรูปที่ ๔ มีกลไกให้มีการตรากฎหมาย เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาให้สอดคล้องกับหลักสากล.....

## ส่วนที่ ๑

### เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎ

#### ๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร โดยที่พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีความจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเพื่อเป็นเครื่องมือ สำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยเฉพาะ การกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบิน การกำกับดูแลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน การกำกับดูแลการจัดตั้ง สนามบินและมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบิน และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นการสอดคล้องตาม มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายการบิน พลเรือน แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยการปรับปรุงและการเพิ่มเติม บทบัญญัติของกฎหมายในครั้งนี้จะเป็เครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนา ด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย และด้านการกำกับดูแลการรักษาสิ่งแวดล้อมการบิน ที่จะสอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ประกอบกันมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการในเรื่องอำนาจ หน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเทคนิคและการออกกฎระเบียบ ลำดับรองทางด้านเทคนิค ตามที่กระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ให้ คำมั่นไว้กับองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration (FAA)) ถึงแนวทางการดำเนินการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบตามโครงการประเมิน ความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment (IASA) ของ FAA ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายหลักด้านการบิน (CE-1 Primary Aviation Legislation) และรองรับ การตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลและโครงการตรวจสอบ การกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ที่จะทำการตรวจสอบประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จึงจำเป็นต้อง ตราพระราชกฤษฎีกานี้.....

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้ เนื่องจากหากไม่แทรกแซง จะทำให้พระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งเป็นกฎหมายหลักด้านการบินของประเทศ มีโครงสร้าง และบทบัญญัติไม่สอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO และ FAA ที่กำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน พลเรือนต้องมีอำนาจเต็มในการกำหนดกฎระเบียบด้านเทคนิคตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก โดยไม่ควรให้องค์กรอื่นเป็นผู้ออกกฎระเบียบหรือควบคุมเรื่องทางเทคนิคที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ กพท. โดยตรง รวมถึงการออกกฎระเบียบของหน่วยงานกำกับดูแลไม่ควรผ่านหรือได้รับความเห็นชอบ จากหน่วยงานหรือองค์กรอื่นที่ไม่ใช้องค์กรที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคนิค ดังนั้น การที่กฎหมายกำหนด

รูปแบบอนุบัญญัติให้มีการออกกฎกระทรวงด้านเทคนิค หรือการออกข้อบังคับที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ รวมถึงการให้อำนาจรัฐมนตรีอนุมัติ อนุญาต ให้ความเห็นชอบด้านเทคนิคจึงเป็นการลดทอนอำนาจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทย ซึ่งขัดต่อมาตรฐานของ ICAO ที่กำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลการบินของรัฐต้องมีอำนาจเต็มและครอบคลุมทุกด้านในการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งหากรัฐไม่แทรกแซงในเรื่องนี้อาจส่งผลให้ประเทศไทยถูกลดระดับมาตรฐานการบินของไทย จาก Category 1 (CAT1) กลับไปสู่ Category 2 (CAT2) รวมถึงอาจทำให้ประเทศไทยได้รับแจ้งข้อบกพร่องในจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลและโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลของ ICAO ที่จะมีขึ้นในปี ๒๕๖๘ และอาจทำให้ประเทศไทยได้รับ “ธงแดง” อีกครั้ง ซึ่งจะส่งผลเสียหายอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบต่อประโยชน์และความปลอดภัยสาธารณะ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ.....

## ๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร เพื่อปรับปรุงพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในเรื่องการกำกับดูแลด้านเทคนิค รวมถึงการปรับรูปแบบกฎหมายลำดับรองด้านเทคนิค ให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงประเด็นอื่นที่ต้องแก้ไข ให้เป็นไปตามข้อแนะนำตามผลการตรวจสอบของ FAA และเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบินให้ครบถ้วนตามมาตรฐานของ ICAO เพื่อให้แน่ใจว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดอำนาจและหน้าที่ด้านเทคนิคของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไว้โดยปราศจากการแทรกแซงขององค์กรหรือหน่วยงานอื่น.....

## ๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงนามใน Statement of Commitment on Strengthening Regulatory Authority of CAAT ร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้ความมั่นใจแก่ FAA ว่าประเทศไทยโดยกระทรวงคมนาคม และ กพท. จะดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องในระยะสั้นและระยะยาว โดยแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำกับดูแลการบินของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐาน ICAO และออกคำสั่งกระทรวงคมนาคมเพื่อมอบอำนาจอนุมัติ อนุญาต และให้ความเห็นชอบด้านเทคนิคตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้กับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ปฏิบัติราชการแทน ซึ่งเอกสารดังกล่าวเป็นเพียงมาตรการการแก้ไขข้อบกพร่องของ FAA ในระยะสั้น โดยในระยะยาวยังมีความจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจนและยั่งยืน

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหานี้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนของทุกประเทศซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยการบิน

พลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ต้องมีบทบัญญัติที่แสดงว่าหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศตนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนโดยปราศจากการแทรกแซงจากองค์กรหรือหน่วยงานอื่นที่มีใช้องค์กรที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคนิค จึงจะผ่านการตรวจสอบตามโครงการ USOAP-CMA ของ ICAO โดยไม่ได้รับการแจ้งข้อบกพร่องในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายหลักด้านการบิน (CE-1. Primary Aviation Legislation).....

#### ๔. การรับฟังความคิดเห็น

- ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว
- ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

#### ๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร มีความสัมพันธ์กับพระราชกำหนดการบินพลเรือน พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยเป็นกฎหมายจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนในการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกำหนดการบินพลเรือน พ.ศ. ๒๕๕๘.....

#### ๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. .... ตราขึ้นเพื่อปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ในส่วนที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง และการจำกัดสิทธิบางประการเพื่อประโยชน์ด้านความปลอดภัยทางการบิน อาจมีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระแก่ผู้ที่ประสงค์ขอรับใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง รวมถึงประชาชน หน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. .... เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยการกำหนดบทบัญญัติใดที่เป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระแก่บุคคลใดหรือบุคคลหนึ่งจะต้องเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย มีการกำหนดบทเฉพาะกาลสำหรับผู้ได้รับผลกระทบในช่วงระยะเวลาที่มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย.....

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. .... เป็นการแก้ไขปรับปรุงอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งจะช่วยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินซึ่งเป็นเรื่องทางเทคนิคได้อย่างเป็นอิสระมากขึ้น อันจะส่งผลให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และองค์กรด้านการบินอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งส่งผลดีต่อการรับ

การตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของ ICAO อันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือในเรื่องมาตรฐานการบินของประเทศไทยในระดับสากล และส่งผลดีต่อประโยชน์และความปลอดภัยสาธารณะ และเศรษฐกิจของประเทศ.....

#### ๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ.....สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร.....สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ..... นี้มีผลใช้บังคับทันที เนื่องจากเป็นกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วนตามผลการตรวจสอบที่ได้รับจาก FAA และเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบจาก ICAO ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับ.....

และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่.....ไม่มี.....

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร.....สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เผยแพร่ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ.....ล่วงหน้าเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องและประชาชนนี้แล้ว

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน.....บาท อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้.....อัตรา อัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว.....อัตรา อัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มขึ้น.....อัตรา ไม่มีต้นทุนหรืออัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มเติมเพราะร่างพระราชกำหนดฯ.....

#### ๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ.....ไม่มี.....

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม.....ไม่มี.....

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ.....ไม่มี.....

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ.....ไม่มี.....

## ส่วนที่ ๒

### เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต.....มีการใช้ระบบอนุญาต ระบบการอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการกำกับดูแลกิจการด้านการบินพลเรือนในปัจจุบัน อันเป็นส่วนสำคัญในการควบคุมให้การปฏิบัติงานด้านการบินของประเทศไทยเป็นไปอย่างปลอดภัยและได้มาตรฐานตามหลักสากลการดำเนินงานนี้ครอบคลุมถึงการขนส่งทางอากาศ การใช้อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ รวมถึงการควบคุมความปลอดภัย ซึ่งล้วนแต่เป็นการยกระดับคุณภาพในการให้บริการการบิน อีกทั้งเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนผู้ใช้บริการการเดินทางทางอากาศและยังมีบทบาทสำคัญในการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยโดยผู้ประกอบการด้านการบิน ตลอดจนบุคลากร เช่น นักบินและช่างเทคนิค ต้องได้รับการตรวจสอบคุณสมบัติและมาตรฐานให้เป็นไปตามกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่กำหนด การมีระบบการอนุญาตยังเป็นหลักประกันว่า ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจะปฏิบัติงานตามมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและสาธารณชนจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางนอกจากนี้ระบบการอนุญาตยังเป็นกลไกที่สนับสนุนการควบคุมและกำกับกับการดำเนินงานในภาคการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล เช่น มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งการปฏิบัติงานตามมาตรฐานดังกล่าวทำให้การบินพลเรือนของประเทศไทยได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการเจริญเติบโตของภาคการบินและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศและจำเป้นต่อการควบคุมการใช้เทคโนโลยีใหม่ในภาคการบิน เช่น อากาศยานไร้คนขับ การบังคับใช้ระบบการอนุญาตจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการควบคุมการใช้งานอุปกรณ์และเทคโนโลยีเหล่านี้ให้เป็นไปตามระเบียบ ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการบินทางอากาศและป้องกันการกระทำที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะ และระบบการอนุญาตยังมีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร โดยกำหนดมาตรฐานการให้บริการในด้านความปลอดภัยและการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของผู้ประกอบการนอกจากการสร้างเชื่อมั่นในคุณภาพบริการแก่ผู้ใช้บริการการเดินทางทางอากาศแล้ว ระบบนี้ยังเสริมสร้างความมั่นใจว่าผู้โดยสารจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและปลอดภัยตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ระบบการอนุญาตยังมีความจำเป็นต่อการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยของประเทศโดยรัฐสามารถควบคุมการเข้าถึงและการใช้พื้นที่ทางอากาศที่มีความสำคัญด้านความมั่นคงของประเทศ รวมถึงกำหนดเขตหวงห้ามหรือเส้นทางการบินเฉพาะ ระบบการอนุญาตจึงช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถป้องกันความเสี่ยงและควบคุมสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงจากการกระทำที่เป็นภัยคุกคามหรือกระทบต่อความสงบเรียบร้อยในพื้นที่สนามบิน ดังนั้น ระบบการอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมจึงยังคงมีความเหมาะสมและมีความจำเป็น เนื่องจากเป็นเครื่องมือในการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ ป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร สาธารณชน และสิ่งแวดล้อมทั้งยังทำให้การเดินทางทางอากาศของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล.....

**๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ...มีการใช้ระบบคณะกรรมการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ คณะกรรมการควบคุมสนามบิน คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดนั้นมีความจำเป็นในการกำกับดูแลและควบคุมกิจการด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยเนื่องจากระบบคณะกรรมการเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้การบริหารจัดการด้านการบินดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรม โดยคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญและผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสามารถใช้ความรู้ความสามารถในการพิจารณาเรื่องที่มีความซับซ้อนทางด้านกฎหมายและด้านเทคนิค ทั้งนี้ การใช้ระบบคณะกรรมการช่วยให้การตัดสินใจในเรื่องสำคัญเกี่ยวกับการเดินอากาศเป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นต่อประชาชนในการใช้อำนาจรัฐเพื่อประโยชน์ส่วนรวม อีกทั้งยังจำเป็นต่อการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในการบินและการพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น การออกใบอนุญาต การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย และการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน และระบบคณะกรรมการนี้ยังมีส่วนสำคัญในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการพิจารณาปัญหาและข้อร้องเรียนต่าง ๆ อย่างรอบคอบและเป็นธรรม ลดความเสี่ยงในการเกิดปัญหาความขัดแย้งและสร้างความมั่นใจให้แก่สาธารณชนในการดำเนินกิจการด้านการบินของประเทศ นอกจากนี้ ระบบคณะกรรมการยังเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่กำหนดให้การดำเนินการด้านการบินต้องมีการตรวจสอบและควบคุมที่มีความเข้มงวด การใช้ระบบคณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติเรื่องต่าง ๆ ในด้านการบิน จึงเป็นการเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประเทศอื่น ๆ ในด้านการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ซึ่งคณะกรรมการสามารถใช้อำนาจในการพิจารณาและให้ข้อวินิจฉัยที่เป็นกลางและโปร่งใส ทั้งเป็นการลดภาระของศาลและลดเวลาที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายอีกด้วย ดังนั้น ระบบคณะกรรมการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมจึงยังคงมีความเหมาะสมและจำเป็น เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้การบริหารจัดการด้านการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรม อีกทั้งยังคงรักษามาตรฐานความปลอดภัยและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนและประเทศอื่น ๆ ระบบคณะกรรมการนี้จึงเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้ประเทศไทยมีความพร้อมในการบริหารจัดการและพัฒนากิจการด้านการบินได้อย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล**

**๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา.....มีการกำหนดโทษอาญา ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความจำเป็นในปัจจุบัน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นกิจการที่มีความเสี่ยงสูงและเกี่ยวข้องกับชีวิตของผู้โดยสารจำนวนมาก การกำหนดโทษทางอาญาจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมและป้องปรามการกระทำที่อาจนำไปสู่ความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ รวมถึงเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไปว่ารัฐได้ดำเนินมาตรการป้องกันความเสี่ยงและดูแลความปลอดภัยในระดับสูงสุด โดยโทษทางอาญาช่วยป้องกันการกระทำที่ผิดกฎหมายและสร้างความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ในกิจการการบิน ไม่วาจะเป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดด้านความปลอดภัย การกระทำที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย หรือการใช้อากาศยานในทางที่ผิดกฎหมาย โทษเหล่านี้ มีบทบาทสำคัญ**

ในการบังคับให้ผู้ประกอบการและบุคคลที่เกี่ยวข้องของปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด การกำหนดโทษทางอาญาจึงเป็นการสร้างความรับผิดชอบและป้องกันการกระทำที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง และนอกจากบทบาทในการป้องปรามแล้ว การกำหนดโทษทางอาญายังมีความสำคัญในการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการบินตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งมีการกำหนดให้แต่ละประเทศมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและมีบทลงโทษที่ชัดเจนต่อการละเมิดมาตรฐานด้านการบิน การที่ประเทศไทยมีการกำหนดโทษทางอาญาจึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของประเทศในการปฏิบัติตามมาตรฐานสากลและการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายความปลอดภัยระหว่างประเทศ ซึ่งการมีบทลงโทษที่ชัดเจนยังเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้ประเทศอื่น ๆ มีความเชื่อมั่นในการดำเนินการด้านการบินของไทยและสร้างความน่าเชื่อถือในเวทีระหว่างประเทศ การกำหนดโทษทางอาญายังช่วยในการควบคุมให้ผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบินมีความรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง หากผู้ประกอบการ นักบิน หรือเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินฝ่าฝืนมาตรการด้านความปลอดภัย หรือใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ไม่ได้รับการตรวจสอบหรือบำรุงรักษาตามข้อกำหนดการลงโทษทางอาญาในกรณีที่มีความร้ายแรงจึงเป็นการเตือนให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับตระหนักถึงความรับผิดชอบและผลกระทบจากการละเลยหรือประมาทเลินเล่อ การมีโทษทางอาญาที่ชัดเจนและบังคับใช้อย่างเข้มงวด จึงเป็นการสร้างวินัยและความปลอดภัยในกิจการการบิน ตลอดจนลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำที่ขาดความระมัดระวังหรือการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัย ดังนั้น การกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงยังคงมีความเหมาะสมและจำเป็นในฐานะเครื่องมือที่สำคัญในการรักษาความปลอดภัย ความมั่นคง และความเปราะบางเรียบร้อยในกิจการด้านการบิน ทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของประเทศในการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล และสร้างความเชื่อมั่นต่อสาธารณชนและนานาชาติประเทศ.....

**๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครอง หรือดำเนินกิจการทางปกครอง.....** มีการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนินกิจการทางปกครองตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการด้านการบินพลเรือนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานการณ์เฉพาะหน้าในแต่ละกรณี โดยการมอบดุลพินิจให้แก่เจ้าหน้าที่นั้นเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถพิจารณาตัดสินใจอย่างยืดหยุ่นเหมาะสมกับเหตุการณ์ ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสารและสาธารณชนว่าการตัดสินใจนั้นจะเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ จากการจัดธรรมชาติของการเดินอากาศเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงและมีความซับซ้อนสูง ซึ่งต้องอาศัยการตัดสินใจที่ฉับไวและแม่นยำในหลายกรณี ดังนั้นการที่เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการพิจารณาดำเนินการด้วยดุลพินิจจึงทำให้สามารถปรับเปลี่ยนหรือดำเนินการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันภัยคุกคามต่อความปลอดภัยสาธารณะได้อย่างทันท่วงที เช่น ในกรณีการตัดสินใจอนุญาตหรือปฏิเสธการอนุญาตการบินในสภาวะที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องการการพิจารณาอย่างละเอียดและรอบคอบ หากไม่มีดุลพินิจอันเหมาะสม กรณีดังกล่าวอาจเกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและผู้ที่อยู่ใกล้สนามบิน ดังนั้น การมีบทบัญญัติให้เจ้าหน้าที่รัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองและดำเนินกิจการทางปกครองตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ยังคงมี

ความเหมาะสมและจำเป็นเนื่องจากทำให้การตัดสินใจและการดำเนินงานด้านการบินมีความยืดหยุ่น  
เหมาะสมกับสถานการณ์เฉพาะและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศ.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบ  
และวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ .....

พลอากาศเอก

(มนต์ ชวนะประยูร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พฤษภาคม ๒๕๖๘

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ...สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย...

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ...นางสาวสรลนุช สติรเจริญทรัพย์.....

โทรศัพท์...๐.๒๕๖๘.๘๘๐๑.....

อีเมล...saralnuch.s@caat.or.th.....