

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. ....

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. .... จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) และระบบกลางทางกฎหมาย ระหว่างวันที่ ๖ - ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๘ รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น ๑๕ วัน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินรวม ๗ ราย รวม ๕๓ ความคิดเห็น สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๑	กำหนดให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “มาตรฐานสากล” ในมาตรา ๓ แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘  “มาตรฐานสากล” หมายความว่า มาตรฐานที่กำหนดตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗ รวมตลอดถึงภาคผนวกและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญานั้น รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี”	๓  ๔๒.๘๕%	๔  ๕๗.๑๔%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น <b>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</b> ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากการแก้ไขโดยยกเลิกบทนิยามดังกล่าวทำให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นในการตีความ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง) ๑.๒ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง) ๑.๓ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง) <b>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</b> ๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากควรคงไว้เหมือนเดิม (น.ต.ดร. ปุณณัฐส์ นำพา, ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพองค์กร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)) ๒.๒ ควรแก้ไข ไม่ควรใช้คำว่า มาตรฐานสากล เพราะต่อให้มีการแก้ไขความหมายจาก พ.ร.ก. ฉบับ	กพท. เห็น ควรใช้บทนิยามของคำว่า “มาตรฐานสากล” ไว้ตามร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ...ที่เสนอ โดยไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจาก ๑. คำว่า “มาตรฐานสากล” เป็นคำเดิมที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยวัตถุประสงค์ในการแก้ไขบทนิยามคำว่า “มาตรฐานสากล” เพื่อให้มีความหมายที่ชัดเจนว่ามาตรฐานหมายถึงภาคผนวกและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญานั้น และให้มีความรวมถึงมาตรฐานที่อาจถูกกำหนดไว้ตามพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคีด้วย ๒. ในการตีความคำว่า “มาตรฐานสากล” ที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา มิได้มีปัญหาในการบังคับใช้

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>เดิมก็อาจจะมีปัญหาการตีความกฎหมายได้ในอนาคต เช่น อย่างไรก็ตามจะเรียกว่า "สากล" มาตรฐานที่ตั้งโดยบริษัทเอกชนแต่หลายประเทศนิยมยึดเป็นบรรทัดฐานจะถูกอ้างว่าเป็น "มาตรฐานสากล" ที่ประเทศไทยต้องยอมปฏิบัติตามหรือไม่ ดังนั้นควรเลือกใช้คำที่กันอยู่แล้วในอนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น มาตรฐานระหว่างประเทศ เพื่อในเวลาที่มีปัญหาในการตีความกฎหมายหรือระเบียบที่พัฒนาขึ้น จะได้สามารถหยิบยกความในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ไทยเป็นภาคีมาใช้ได้ อีกทั้งยังหยิบยกมาใช้โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศได้ด้วย (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข มาตรา ๓ ของร่างพระราชกำหนด ยังมีถ้อยคำที่ไม่ชัดเจนว่าให้ยกเลิกนิยามเดิมของคำว่า "มาตรฐานสากล" และให้ใช้นิยามใหม่ตามร่างพระราชกำหนด ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจน ควรเพิ่มเติมข้อความว่า "และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็น" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	<p>ทั้งนี้ กรณีที่เป็นมาตรฐานที่กำหนดขึ้นโดยเอกชน แม้หลายประเทศนิยมยึดเป็นบรรทัดฐาน แต่จะไม่ถือเป็นมาตรฐานสากลตามบทนิยามนี้ และประเทศไทยไม่มีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว เว้นแต่ กพท. ในฐานะหน่วยงานผู้กำหนดมาตรฐานพิจารณาเห็นว่าควรนำมาตรฐานนั้นมาบังคับใช้โดยออกเป็นกฎระเบียบ แต่จะมีใช้กรณีการออกกฎระเบียบตามมาตรฐานสากลตามพันธกรณีของไทย แต่ประการใด</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๔ ควรแก้ไข เพื่อให้บทนิยามคำว่า "มาตรฐานสากล" มีความชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อน และสอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก มาตรา ๓๗ ควรแก้ไขโดยคงบทนิยามเดิมไว้ หรือหากต้องการปรับปรุงให้กระชับขึ้น อาจแก้ไขเป็นดังนี้:</p> <p>ทางเลือกที่ ๑ (คงบทนิยามเดิม): "มาตรฐานสากล" หมายความว่า มาตรฐานที่กำหนดตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗"</p> <p>ทางเลือกที่ ๒ (ปรับปรุงให้กระชับขึ้น): "มาตรฐานสากล" หมายความว่า มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (Standards and Recommended Practices - SARPs) ที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ"</p> <p>เหตุผลที่เสนอให้คงหรือปรับปรุงบทนิยามให้กระชับขึ้น:</p> <p>สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก: บทนิยามที่เสนอทั้งสองทางเลือกสอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก มาตรา ๓๗ ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศหลักด้านการบินพลเรือน และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ชัดเจนและไม่คลุมเครือ: บทนิยามที่เสนอมี</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ความชัดเจน ไม่คลุมเครือ และไม่ก่อให้เกิดความสับสนในการตีความ ง่ายต่อการบังคับใช้: บทนิยามที่ชัดเจนจะทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงต่อการขัดกันแห่งกฎหมาย: การยึดถือมาตรฐานของ ICAO เป็นหลัก จะช่วยลดความเสี่ยงต่อการขัดกันแห่งกฎหมายกับความตกลงระหว่างประเทศอื่นๆ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)	
๔	กำหนดให้ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕/๑ แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ “มาตรา ๕/๑ ให้สำนักงานเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวในการออกกฎระเบียบด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นปัจจุบันและทันต่อเหตุการณ์ ให้สำนักงานมีอำนาจในการกำกับดูแล บังคับใช้กฎหมาย ควบคุม ตรวจสอบ และดำเนินมาตรการบังคับทางกฎหมาย ในทุกด้านของการบินพลเรือน ตาม	๖ ๘๕.๗๑%	๑ ๑๔.๒๘%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น <b>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</b> ๑.๑ เหมาะสม โดยหลักการแล้ว (๑) การเพิ่มมาตรา ๕/๑ ถือว่า เหมาะสมด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้: ๑) เสริมสร้างความเป็นอิสระของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) การบัญญัติให้ กพท. เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ "แต่เพียงผู้เดียว" ในการออกกฎระเบียบด้านเทคนิค และ "มีอำนาจเต็ม" ในการกำหนดมาตรฐาน, กำกับดูแล, บังคับใช้กฎหมาย ฯลฯ จะช่วยเสริมสร้างความเป็นอิสระของ กพท. ในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานสากลขององค์การการบิน	กพท. เห็นควรคงเนื้อหาในร่างมาตรา ๕/๑ ไว้ตามร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ... ที่เสนอ โดยไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติมเนื่องจาก ๑. ความคิดเห็นในภาพรวมเห็นด้วยในการเพิ่มเติมร่างมาตรา ๕/๑ ซึ่งการกำหนดดังกล่าวจะสอดคล้องกับการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การบริหารการบินของสหรัฐอเมริกา (FAA) ที่ต้องการให้กฎหมายมีบทบัญญัติที่ชัดเจนเพื่อแสดงถึงอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเป็นผู้ออกกฎระเบียบด้าน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>อำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายอื่น ทั้งนี้ การใช้อำนาจดังกล่าวให้เป็นอิสระจากการควบคุม แทรกแซง หรือเปลี่ยนแปลง โดยบุคคลหรือคณะบุคคลหรือหน่วยงานของรัฐอื่น เว้นแต่เป็นไปตามที่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง</p> <p>ให้สำนักงานมีอำนาจเต็มในการกำหนดมาตรฐาน อนุมัติ อนุญาต รับรอง ติดตาม ตรวจสอบ และบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายอื่น”</p>			<p>พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่ต้องการให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีความเป็นอิสระ (Independence) จากการแทรกแซงทางการเมืองหรือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>๒) เพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแล: การให้อำนาจ กพท. อย่างเต็มที่ที่จะช่วยให้การกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพรวดเร็ว และทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจาก กพท. เป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน สามารถตัดสินใจและดำเนินการต่างๆ ได้โดยไม่ต้องผ่านขั้นตอนหรือกระบวนการที่อาจล่าช้า สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: การบัญญัติให้ กพท. มีอำนาจในการออกกฎระเบียบที่สอดคล้องกับ "มาตรฐานสากลที่เป็นปัจจุบันและทันต่อเหตุการณ์" เป็นการยืนยันว่าประเทศไทยยึดมั่นและปฏิบัติตามมาตรฐานสากลด้านการบินพลเรือน ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับนานาชาติ</p> <p>๓) ป้องกันการแทรกแซง: การระบุว่า การใช้ อำนาจของ กพท. "ให้เป็นอิสระจากการควบคุม แทรกแซง หรือเปลี่ยนแปลงโดยบุคคลหรือคณะบุคคลหรือหน่วยงานของรัฐอื่น" เป็นการป้องกันการ</p>	<p>เทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนแต่เพียงผู้เดียว และมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ควบคุม ตรวจสอบ และดำเนินมาตรการการบังคับทางกฎหมายโดยอิสระ จะช่วยเสริมสร้างความโปร่งใสและความเป็นธรรมในการกำกับดูแล การบินพลเรือน ลดปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความขัดกันทางผลประโยชน์ และป้องกันการแทรกแซงที่อาจส่งผลกระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ ในส่วนของข้อเสนอแนะในเรื่องการเปิดโอกาสในการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการออกกฎระเบียบจะเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการในการออกกฎหมายและกฎระเบียบ ซึ่งมีกฎหมายและระเบียบอื่นซึ่งเป็นกฎหมายกลางที่บังคับให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการออกกฎหมายและกฎระเบียบต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องก่อนออกกฎหมายหรือกฎระเบียบมาใช้บังคับอยู่แล้ว รวมถึงกำหนดไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เช่น มาตรา ๑๕/๑๐ วรรคสอง รวมถึงกลไกและกระบวนการตรวจสอบการใช้อำนาจของ กพท. ไม่ว่าจะเป็นการรายงานผลการดำเนินงาน การเปิดเผยข้อมูล</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>แทรกแซงจากภายนอก ซึ่งอาจทำให้การกำกับดูแลไม่เป็นไปตามหลักวิชาการหรือมาตรฐานสากล</p> <p>(๒) ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการปรับปรุง: แม้ว่าหลักการของมาตรา ๕/๑ จะเหมาะสม แต่เพื่อให้มีความชัดเจนและครอบคลุมยิ่งขึ้น มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงดังนี้:</p> <p>ความหมายของ "มาตรฐานสากล": แม้ว่าในร่างมาตรา ๓ จะมีการนิยามคำว่า "มาตรฐานสากล" ไว้แล้ว แต่เพื่อความชัดเจน อาจมีการระบุเพิ่มเติมในมาตรา ๕/๑ ว่า "มาตรฐานสากล" หมายถึง มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices - SARPs) ของ ICAO และกฎระเบียบหรือข้อกำหนดอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: แม้ว่า กพท. จะมีอำนาจเต็มในการกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบ แต่ควรมีกลไกที่เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เช่น สายการบิน ผู้ผลิตอากาศยาน ผู้ให้บริการสนามบิน) ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นหรือให้ข้อเสนอแนะในกระบวนการออกกฎระเบียบ เพื่อให้กฎระเบียบที่ออกมามีความสมเหตุสมผล เป็นธรรม และได้รับการ</p>	<p>หรือการจัดให้มีกระบวนการร้องเรียนหรืออุทธรณ์สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการใช้อำนาจของ กพท. ได้มีการกำหนดเอาไว้ใน พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ เช่น มาตรา ๒๘ รวมถึงใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๖๗/๑๒ เป็นต้น รวมถึงกฎหมายกลางอื่นในเรื่องที่เกี่ยวข้องไว้อยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องมากำหนดเอาไว้ซ้ำอีก</p> <p>๒. การใช้คำว่า “กฎระเบียบด้านเทคนิค” ต้องการเพื่อให้มีความหมายอย่างกว้าง ซึ่งกฎระเบียบด้านเทคนิคจะมีเรื่องอะไรบ้างไม่ใช่การตีความแต่ได้ถูกกำหนดไว้ในมาตราที่กำหนดอำนาจหน้าที่ ของ ผอ.กพท. ในการออกกฎระเบียบลำดับรอง ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา ๓๗ แห่ง พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ และมาตราต่าง ๆ ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ส่วนกรณีอำนาจหน้าที่ของ กพท. ในการส่งเสริมได้ถูกกำหนดเอาไว้ในมาตราอื่นใน พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ และใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ไว้แล้วเช่นกัน เช่น มาตรา ๓๘ แห่ง พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ หรือมาตรา ๑๕/๘ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เป็นต้น</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ยอมรับจากทุกฝ่าย ความรับผิดชอบ(Accountability): แม้ว่า กพท. จะมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ แต่ควรมีกลไกที่ทำให้ กพท. ต้องมีความรับผิดชอบต่อการใช้อำนาจของตน เช่น การกำหนดให้ กพท. ต้องรายงานผลการดำเนินงานต่อรัฐสภาหรือคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องเป็นประจำ, การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานต่อสาธารณะ, หรือการจัดให้มีกระบวนการร้องเรียนหรืออุทธรณ์สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการใช้อำนาจของ กพท. การประสานงานกับหน่วยงานอื่น: แม้ว่า กพท. จะมีอำนาจหน้าที่หลักในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แต่ควรมีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง (เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่นและสอดคล้องกัน</p> <p>(๓) ถ้อยคำที่เสนอแนะให้แก้ไข (ถ้ามี): โดยพิจารณาจากข้อสังเกตข้างต้น ขอเสนอให้ปรับปรุงถ้อยคำในมาตรา ๕/๑ ดังนี้:</p> <p>"มาตรา ๕/๑ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวในการออกกฎระเบียบด้านเทคนิคที่</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				เกี่ยวข้องกับภารกิจกักตุนและการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นปัจจุบันและทันต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ "มาตรฐานสากล" ให้ความหมายรวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และกฎระเบียบหรือข้อกำหนดอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ให้สำนักงานมีอำนาจในการกำกับดูแล บังคับใช้กฎหมาย ควบคุม ตรวจสอบ และดำเนินมาตรการบังคับทางกฎหมายในทุกด้านของการบินพลเรือน ตามอำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายอื่น ทั้งนี้ การใช้อำนาจดังกล่าวให้เป็นอิสระจากการควบคุม แทรกแซง หรือเปลี่ยนแปลงโดยบุคคลหรือคณะบุคคลหรือหน่วยงานของรัฐอื่น เว้นแต่เป็นไปตามที่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง และต้องจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการออกกฎระเบียบดังกล่าว ให้สำนักงานมีอำนาจเต็มในการกำหนดมาตรฐาน อนุมัติ อนุญาต รับรอง ติดตาม ตรวจสอบ และบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบุคคลและองค์กรที่	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายอื่น โดยต้องมีกลไกที่ทำให้สำนักงานต้องมีความรับผิดชอบต่อการใช้อำนาจของตน" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมความดังกล่าว เนื่องจากทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการบินพลเรือนเป็นไปด้วยความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของ กพท. (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๔ เหมาะสมเนื่องจาก กพท. ควรเป็นอิสระจากกระทรวงคมนาคม เนื่องจากมีหน้าที่กำกับดูแลบังคับใช้กฎหมาย ควบคุมหน่วยงานที่อยู่ภายใต้กระทรวง (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๕ เหมาะสม การเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา ๕/๑ มีความเหมาะสม เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ตั้งนั้นการใช้อำนาจของสำนักงานจึงควรเป็นอิสระ ปราศจากการควบคุมและแทรกแซงจากบุคคล หรือคณะบุคคลใด (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p>๑.๖ เหมาะสม เนื่องจากจะทำให้เกิดความชัดเจน ว่าหน่วยงานเดียวที่มีอำนาจหน้าที่ในการออกกฎ หรือระเบียบด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการกำกับ ดูแลการบินพลเรือนของประเทศ คือ สำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยไม่ถูก แทรกแซงโดยหน่วยงานของรัฐอื่นหากไม่เป็นไปตาม บัญญัติกฎหมาย (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p><b>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</b></p> <p>๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากข้อความว่า "กฎ ระเบียบ ด้านเทคนิค" ที่ความกว้างว่าอย่างไร อำนาจ ของ กพท. มีข้อความใดที่กล่าวถึง "ส่งเสริม" บ้าง โดยควรแก้ไข เพิ่มเติม ปรับแก้ ให้ไม่ต้องใช้การ ตีความ (น.ต.ดร. ปุณณัฐส์ น้าพา, ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพองค์กร บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน))</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๕	<p>กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๐ แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๒๐ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์และกำกับดูแลโดยทั่วไป ซึ่งการดำเนินงานของสำนักงานให้ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง</p> <p>(๑) กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานของสำนักงานให้สอดคล้องกับนโยบายที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด</p> <p>(๒) ให้ความเห็นชอบเป้าหมาย แผนกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการสำคัญที่ผู้อำนวยการเสนอ</p> <p>(๓) อนุมัติงบประมาณประจำปีตามที่ ผู้อำนวยการเสนอ โดยการอนุมัติของคณะกรรมการให้พิจารณาในระดับรอบ การจัดสรรทรัพยากรในระดับสูงเพื่อให้</p>	๕ ๗๑.๔๒%	๒ ๒๘.๕๗%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น</p> <p><b>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</b></p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเห็นด้วย (น.ต.ดร. ปุณณัฐส์ นำพา, ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพองค์กร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ เหมาะสม</p> <p>(๑) ร่างมาตรา ๕ มีความเหมาะสมด้วยเหตุผลหลายประการดังต่อไปนี้: แยกบทบาทและอำนาจหน้าที่ชัดเจน: ร่างมาตรานี้ได้แยกบทบาทและอำนาจหน้าที่ ระหว่าง "คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย" กับ "สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)" และ "ผู้อำนวยการ" ออกจากกันอย่างชัดเจน ทำให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน และลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน</p> <p>คณะกรรมการ: สำนักงานและผู้อำนวยการ: เน้นบทบาทด้านการปฏิบัติการ (Operation) และการดำเนินการด้านเทคนิค</p> <p>เน้นความเป็นอิสระของสำนักงาน: การกำหนดให้สำนักงานมีอำนาจหน้าที่ "เฉพาะ" ในการออก</p>	<p>กพท. เห็นควรคงเนื้อหาในร่างมาตรา ๒๐ ไว้ตามร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ...ที่เสนอ โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมเล็กน้อยเนื่องจาก</p> <p>๑. ความคิดเห็นในภาพรวมเห็นด้วยในการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๐ เพื่อแยกบทบาทและอำนาจหน้าที่ระหว่าง "คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย" ที่เน้นบทบาทเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการกำกับดูแลในภาพกว้าง (Governance) กับ "สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)" และ "ผู้อำนวยการ" ที่เน้นบทบาทด้านการปฏิบัติการ (Operation) และการดำเนินการด้านเทคนิค และความเป็นอิสระของสำนักงาน แต่ยังคงไว้ซึ่งอำนาจในการกำกับดูแล (Oversight) ของคณะกรรมการฯ โดยคณะกรรมการฯ ยังคงมีอำนาจในการกำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงาน ให้ความเห็นชอบเป้าหมาย แผนกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการสำคัญ อนุมัติงบประมาณประจำปี ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบที่สำคัญในการกำกับดูแลการบริหารงานและการดำเนินการของสำนักงาน แต่งตั้งคณะกรรมการ</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>สอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และ การปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของ สำนักงาน</p> <p>(๔) ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการองค์กร การเงินการคลัง งบประมาณ การบริหารงานบุคคล ค่าจ้าง ค่าตอบแทน การจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์อื่น และการอื่นที่จำเป็นในการบริหารกิจการ ของสำนักงานและ สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ นโยบาย และยุทธศาสตร์ ของสำนักงาน</p> <p>(๕) กำกับดูแลการบริหารงานและการ ดำเนินการของสำนักงานให้เป็นไปตาม ข้อบังคับข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ ตาม (๔)</p> <p>(๖) แต่งตั้งคณะกรรมการ ที่ปรึกษา หรือคณะทำงาน เพื่อดำเนินการตาม อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ซึ่งไม่ใช่ การดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของ สำนักงาน</p>			<p>กฎระเบียบด้านเทคนิค และการดำเนินการด้าน เทคนิคอื่นๆ เป็นการเสริมสร้างความเป็นอิสระของ สำนักงานในการปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากล ลด การแทรกแซงจากภายนอกที่ไม่จำเป็น</p> <p>สอดคล้องกับหลักการสากล: การแบ่งแยกอำนาจ หน้าที่ในลักษณะนี้สอดคล้องกับหลักการกำกับ ดูแลกิจการการbinพลเรือนที่ดี (Good Governance) ซึ่งเน้นการแบ่งแยกบทบาทระหว่างผู้ กำหนด นโยบาย (Regulator) กับผู้ปฏิบัติ (Operator) เพื่อ ป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนและส่งเสริมความ โปร่งใส</p> <p>เพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัว: การให้ อำนาจแก่สำนักงานและผู้อำนวยการในการ ดำเนินการด้านเทคนิคอย่างเต็มที่ ช่วยให้การ ตัดสินใจและการดำเนินงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น สอดคล้องกับลักษณะ ของกิจการการbinพลเรือนที่ต้องการความคล่องตัว ในการปรับตัวตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป</p> <p>การให้อำนาจคณะกรรมการอนุมัติงบประมาณใน ระดับสูง: การที่ คณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติ งบประมาณประจำปีในระดับ "กรอบการจัดสรร ทรัพยากรในระดับสูง" หมายความว่า คณะกรรมการ</p>	<p>ที่ปรึกษา หรือคณะทำงาน (ในกรณีที่ไม่ใช่การ ดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน) โดย กพท. เห็นควรปรับปรุงให้คณะกรรมการฯ ยังคงมีอำนาจในการให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง และถอดถอนรองผู้อำนวยการ เพิ่มเติมในร่างฯ เนื่องจากเป็นตำแหน่งระดับบริหารที่มีความสำคัญ โดยจะกำหนดระเบียบภายในในการกำหนด คุณสมบัติและความสามารถเฉพาะของตำแหน่ง</p> <p>๒. กรณีความเห็นที่ไม่เห็นด้วยหรือเห็นควรแก้ไข กพท.พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ใช่กรณีที่เห็นด้วย กับการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๐ แต่เป็นกรณีที่ เห็นว่า สำนักงานฯ เป็นองค์กรที่มีหน้าที่ในการ กำกับดูแลและพัฒนาเกี่ยวกับมาตรฐานการbinพล เรือนของประเทศไทย รวมไปถึงการส่งเสริมศักยภาพ ภาคอุตสาหกรรมbinพลเรือนของประเทศไทย สำนักงานไม่ควรถูกควบคุมหรืออยู่ภายใต้อำนาจ ของคณะกรรมการฯ รวมถึงการกำหนดองค์ประกอบ ของคณะกรรมการฯ ซึ่งเกินขอบเขตของการเสนอ แก้ไขร่าง พ.ร.ก. การbinพลเรือนฯ ในครั้งนี้</p> <p>เนื่องจาก ข้อแก้ไขดังกล่าวเป็นการเสนอแก้ไขใน เชิงโครงสร้างหน่วยงานกำกับดูแลด้านการbin พลเรือนของประเทศไทย ซึ่งจะต้องมีการวิเคราะห์</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	(๗) ดำเนินการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชกำหนดนี้หรือตามกฎหมายอื่น เพื่อให้การดำเนินงานของสำนักงานเป็นไปตามมาตรฐานสากล การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการให้มุ่งเน้นในด้านการกำหนดนโยบาย การให้คำปรึกษา แนะนำเชิงยุทธศาสตร์ และการกำกับดูแลทั่วไปซึ่งการดำเนินงานของสำนักงานให้ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน สำหรับการดำเนินการด้านเทคนิค การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย การกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบ การบังคับใช้กฎหมาย และการปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ให้เป็นอำนาจหน้าที่เฉพาะของสำนักงานและผู้อำนวยความสะดวก”			<p>จะพิจารณาและอนุมัติงบประมาณในภาพรวม โดยให้ความสำคัญกับทิศทางและยุทธศาสตร์หลักของสำนักงาน มากกว่าที่จะลงรายละเอียดในรายการค่าใช้จ่ายย่อย</p> <p>ข้อดี: สอดคล้องกับบทบาทเชิงกลยุทธ์: ช่วยให้คณะกรรมการมุ่งเน้นไปที่การกำหนดทิศทางและการจัดสรรทรัพยากรให้สอดคล้องกับเป้าหมายและยุทธศาสตร์หลักของสำนักงาน * เพิ่มความคล่องตัวในการบริหาร: มอบอำนาจและความรับผิดชอบให้แก่ผู้อำนวยการและสำนักงานในการบริหารงบประมาณภายในกรอบที่ได้รับอนุมัติ ทำให้การดำเนินงานมีความคล่องตัวมากขึ้น *</p> <p>ลดภาระงานที่ไม่จำเป็น: ลดภาระงานของคณะกรรมการในการพิจารณารายละเอียดปลีกย่อยของงบประมาณ ซึ่งอาจไม่จำเป็นและไม่สอดคล้องกับบทบาทเชิงนโยบาย</p> <p>ข้อควรพิจารณา:</p> <p>ความโปร่งใสและตรวจสอบได้: จำเป็นต้องมีกลไกที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการจัดสรรงบประมาณภายในกรอบที่ได้รับอนุมัติ และสามารถตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ การรายงานและการประเมินผล:</p>	ความเหมาะสมและผลกระทบในภาพใหญ่ของระบบการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยทั้งระบบ โดยจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ ใหม่ทั้งฉบับ โดยจะรับไปไว้พิจารณาต่อไป

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>จำเป็นต้องมีระบบการรายงานและการประเมินผล การดำเนินงานและการใช้งบประมาณอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้คณะกรรมการสามารถติดตามและ ประเมินผลการดำเนินงานของสำนักงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ การคงไว้ซึ่งอำนาจในการกำกับดูแล ของคณะกรรมการ: แม้จะมีการแยกบทบาทและ อำนาจหน้าที่ชัดเจน แต่ร่างมาตรานี้ยังคงไว้ ซึ่งอำนาจในการกำกับดูแล (Oversight) ของ คณะกรรมการ โดยคณะกรรมการยังคงมีอำนาจ ในการ: กำหนดนโยบายและแนวทางการ ดำเนินงาน ให้ความเห็นชอบเป้าหมาย แผนกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการสำคัญ อนุมัติ งบประมาณประจำปี ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบที่ "สำคัญ" กำกับดูแลการ บริหารงานและการดำเนินการของสำนักงาน แต่งตั้งคณะกรรมการ ที่ปรึกษา หรือ คณะทำงาน (ในกรณีที่ไม่ใช่การดำเนินงานตาม อำนาจหน้าที่ของสำนักงาน)</p> <p>(๒) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (หากจำเป็น): เพื่อให้ร่าง มาตรา ๕ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น อาจพิจารณา เพิ่มเติมในประเด็นต่อไปนี้: ความชัดเจนของคำว่า "สำคัญ": ในข้อ (๔) และ (๖) ควรมีการนิยามหรือ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ให้ความชัดเจนของคำว่า "สำคัญ" (ในบริบทของ ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบ) เพื่อป้องกันความคลุมเครือในการตีความและการใช้อำนาจ กลไกการตรวจสอบและถ่วงดุล: แม้ร่างมาตรานี้จะเน้นความเป็นอิสระของสำนักงาน แต่ควรมีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุล (Check and Balance) ที่ชัดเจน เพื่อป้องกันการใช้อำนาจโดยมิชอบ และส่งเสริมความโปร่งใสในการดำเนินงาน เช่น การกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: ควรมีกลไกที่เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เช่น ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ให้บริการสนามบิน และผู้โดยสาร ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของสำนักงาน (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจากทำให้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับมีความชัดเจน และเป็นไปตามเจตนารมณ์ในการกำกับดูแลการบริหารงาน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ของ กพท. (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบ กลาง)</p> <p>๑.๔ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๕ เหมาะสม เป็นการกำหนดอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการให้ชัดเจนว่ามีขอบเขตด้านใดบ้าง โดยแยกจากอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการด้าน เทคนิค การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและ การรักษาความปลอดภัย และการบังคับใช้ กฎหมายด้านการบินพลเรือนของสำนักงานและ ผู้อำนวยการสำนักงาน (ไม่ระบุชื่อผู้แสดง ความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p><b>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</b></p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากในฐานะที่สำนักงาน การบินพลเรือนเป็นองค์กรที่มีหน้าที่ในการกำกับ ดูแลและพัฒนาเกี่ยวกับมาตรฐานการบินพลเรือน ของประเทศไทย รวมไปถึงการส่งเสริมศักยภาพ ภาคอุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย สำนักงานไม่ควรถูกควบคุมหรืออยู่ภายใต้อำนาจ ของคณะกรรมการกำกับฯ ที่มีที่มาโดยตำแหน่ง หน้าที่ เช่น ปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งอาจไม่มี ความเชี่ยวชาญหรือไม่มีใจคิดอยากพัฒนา</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>อุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศอย่างแท้จริง เนื่องจากบุคคลเหล่านั้นถือเป็นตัวแทนจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ "ทำตาม" กฎหรือระเบียบที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือน และเคยชินกับการทำตามระบบมากกว่าการพัฒนาเพื่อความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ จึงควรแก้ไขปรับปรุงที่มาของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนฯ ด้วย <i>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</i></p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากควรแก้ไขโครงสร้างของคณะกรรมการกำกับ กพท. ด้วย เพื่อให้เกิดความเป็นอิสระจากราชการและรัฐวิสาหกิจ ในการทำหน้าที่ กำกับดูแล บังคับใช้กฎหมาย ควบคุมหน่วยงานด้านการบินพลเรือน ควรมีการสรรหาคณะกรรมการกำกับ กพท. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประธานกรรมการกำกับ กพท. ที่กำหนดให้เป็น ปลัดกระทรวงคมนาคมดำรงตำแหน่ง ซึ่ง ปลัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ ควบคุมดูแล กำกับติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม อย่างเช่น กรมท่าอากาศยาน อีกทั้งยังเป็นรองประธานกรรมการการบินพลเรือน และยังดำรงตำแหน่ง</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ประธานกรรมการกำกับ กพท. อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของบทบาทหน้าที่ กระทรวงคมนาคมและ กพท. ควรพิจารณาประเด็นเรื่อง Conflict of Interest เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการดำรงตำแหน่งหลากหลายหน้าที่ดังกล่าวจะไม่ขัดกันระหว่างผลประโยชน์แต่ละหน่วยงาน รวมถึง กพท. ไม่มีความเป็นอิสระจากทางราชการแต่อย่างใด ยังคงอิงระบบราชการมากเกินไป ในขณะที่วิหุกการบิน หรือ AOT มีการสรรหาคณะกรรมการบริหารแล้ว กพท. ยังยึดติดอยู่กับการให้ปลัดกระทรวงดำรงตำแหน่งอยู่ ขัดกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	
๖	<p>กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๘ แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๒๘ ผู้อำนวยการมีอำนาจหน้าที่บริหารกิจการของสำนักงานให้ เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานตามพระราชกำหนดนี้และตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ</p>	๗ ๑๐๐%	-	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น</p> <p><b>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</b></p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากในข้อ ๒ กล่าวถึงมาตรฐานสากล ซึ่งถ้าคงไว้ ควรมีข้อความ ที่ระบุชัดเจนว่ามาตรฐานสากล ไม่ใช่กฎหมายที่มีผลใช้บังคับ (น.ต.ดร. ปุณณัฐส์ นำพา, ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพองค์กร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เหตุผลที่เห็นว่าเหมาะสม:</p>	<p>กพท. เห็นควรคงเนื้อหาในร่างมาตรา ๒๘ ไว้ตามร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ...ที่เสนอ โดยไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยความคิดเห็นทั้งหมดเห็นด้วยกับการแก้ไขเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของผู้อำนวยการมีความชัดเจนครอบคลุมทั้งด้านการบริหารกิจการภายในสำนักงาน การกำกับดูแลการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการดำเนินการด้านเทคนิคที่สำคัญ โดยการปฏิบัติหน้าที่ความมี</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ประกาศ ข้อกำหนด นโยบายและมติของคณะกรรมการ โดยในการปฏิบัติหน้าที่ให้ผู้อำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการกิจการของสำนักงาน รวมทั้งมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ประโยชน์สาธารณะ และกฎหมายหรือกฎระเบียบเกี่ยวกับการบินพลเรือนของประเทศ โดยมีความเป็นอิสระและอำนาจตัดสินใจสูงสุดในการปฏิบัติงานด้านเทคนิค การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย การกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบ การบังคับใช้กฎหมาย และการปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน</p> <p>(๒) ระมัดระวังและแก้ไขปัญหาทั้งปวงมิให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศตกอยู่ในภาวะต่ำกว่ามาตรฐานสากล</p>			<p>เพิ่มความชัดเจนและครอบคลุม: การแก้ไขนี้ได้แจ่มแจ้งรายละเอียดอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยความสะดวกให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ครอบคลุมทั้งด้านการบริหาร กิจการภายในสำนักงาน การกำกับดูแลการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการดำเนินการด้านเทคนิคที่สำคัญ</p> <p>เน้นความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน: การระบุว่าผู้อำนวยความสะดวกมี "ความเป็นอิสระและอำนาจตัดสินใจสูงสุดในการปฏิบัติงานด้านเทคนิค" เป็นการเน้นย้ำหลักการสำคัญของการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน ซึ่งหน่วยงานกำกับดูแลควรมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจเชิงเทคนิคบนพื้นฐานของหลักวิชาการและความปลอดภัย</p> <p>สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: การกำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกมีหน้าที่ "ระมัดระวังและแก้ไขปัญหา... มิให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศตกอยู่ในภาวะต่ำกว่ามาตรฐานสากล" และ "ดำเนินการและควบคุมดูแลให้มีการดำเนินการตามมาตรา ๓๗ ให้เกิดความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์" เป็นการเน้นย้ำความสำคัญของการปฏิบัติตามมาตรฐานสากลและความพร้อมในการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการบินพลเรือน</p>	<p>อิสระ สอดคล้องกับการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การบริหารการบินของสหรัฐอเมริกา (FAA)</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>(๓) ดำเนินการและควบคุมดูแลให้มีการดำเนินการตามมาตรา ๓๗ ให้เกิดความรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์</p> <p>(๔) เสนอเป้าหมาย แผนกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการสำคัญของสำนักงานต่อคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย แผนกลยุทธ์ แผนงาน และโครงการนั้น</p> <p>(๕) ออกระเบียบ ประกาศ คำสั่ง แนวปฏิบัติ และขั้นตอนในเชิงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการองค์กร การบริหารงานบุคคล การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน และลูกจ้างของสำนักงาน และการอื่นที่จำเป็นในการบริหารกิจการของสำนักงาน ให้สอดคล้องหรือไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบของคณะกรรมการ</p> <p>(๖) กำหนดค่าธรรมเนียม ค่าตรวจสอบ ค่าบำรุง ค่าตอบแทน และค่าบริการใด ๆ ในการดำเนินการใด ๆ ตามอำนาจหน้าที่</p>			<p>เสริมสร้างความโปร่งใสและความรับผิดชอบ: การกำหนดให้ผู้อำนวยการมีหน้าที่ "เสนอรายงานประจำปี..." และ "พัฒนาและปรับปรุงกิจการ..." เป็นการส่งเสริมความโปร่งใสในการดำเนินงาน และความรับผิดชอบของผู้อำนวยการต่อสาธารณะและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>ครอบคลุมอำนาจหน้าที่ที่จำเป็น: การเพิ่มเติมรายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการออกระเบียบ ประกาศ คำสั่ง การกำหนดค่าธรรมเนียม การดำเนินการด้านงบประมาณ และการบริหารจัดการด้านการเงิน ทำให้ผู้อำนวยการมีเครื่องมือที่จำเป็นในการบริหารจัดการสำนักงานอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ข้อสังเกตเพิ่มเติม (ไม่ถึงขนาดต้องแก้ไข):</p> <p>(๑๑) พัฒนาและปรับปรุงกิจการ... อาจพิจารณาเพิ่มคำว่า "อย่างต่อเนื่อง" เป็น "(๑๑) พัฒนาและปรับปรุงกิจการและการดำเนินงานของสำนักงาน ให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างต่อเนื่อง" เพื่อเน้นย้ำถึงความสำคัญของการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ของสำนักงาน ซึ่งจะเป็นรายได้ของสำนักงาน ตามมาตรา ๑๐ (๖)</p> <p>(๗) ดำเนินการด้านงบประมาณภายใต้กรอบงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ และบริหารจัดการด้านการเงินของสำนักงานให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพตามกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๘) เป็นผู้บังคับบัญชาของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน</p> <p>(๙) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเสนอต่อรัฐมนตรีตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่มีกฎหมายกำหนด</p> <p>(๑๐) เสนอรายงานประจำปีเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของสำนักงาน รวมทั้งรายงานการเงินและบัญชี ตลอดจนเสนอแผนการเงินและงบประมาณของปีต่อไปต่อรัฐมนตรี</p> <p>(๑๑) พัฒนาและปรับปรุงกิจการและการดำเนินงานของสำนักงานให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามวัตถุประสงค์</p>			<p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจากการแก้ไขดังกล่าวทำให้สอดคล้องกับบทบัญญัติที่มีการแก้ไขและทำให้มีความชัดเจน (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุบทกกลาง)</p> <p>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจากแสดงให้เห็นถึงขอบเขตของอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น และผู้อำนวยการจะมีอิสระในการพิจารณาและดำเนินการเพื่อบริหารจัดการให้สำนักงานดำเนินการตามอำนาจหน้าที่และตามกฎหมายได้มากขึ้นในส่วนที่ไม่จำเป็นต้องอาศัยอำนาจของคณะกรรมการ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุบทกกลาง)</p> <p>๑.๕ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุบทกกลาง)</p> <p>๑.๖ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุบทกกลาง)</p> <p>๑.๗ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุบทกกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	(๑๒) อำนาจหน้าที่อื่นตามที่กำหนดในพระราชกำหนดนี้หรือตามกฎหมายอื่น”				
๗	กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๒๙ แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๒๙ ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ผู้อำนวยการมีอำนาจและความรับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินงานของสำนักงานตามอำนาจที่กฎหมายกำหนด”	๖ ๘๕.๗๑%	๑ ๑๔.๒๘%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น <b>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</b> ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเห็นด้วย (น.ต.ดร. ปุณณัฐส์ นำพา, ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพองค์กร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจากทำให้มีความชัดเจนว่า ผู้อำนวยการมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการดำเนินการใดๆ ของสำนักงานตามอำนาจที่กฎหมายกำหนด ไม่ใช่เพียงมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง) ๑.๓ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง) ๑.๔ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง) ๑.๕ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)	กพท. เห็นควรคงเนื้อหาในร่างมาตรา ๒๙ ไว้ตามร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ... ที่เสนอ โดยไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวจะสอดคล้องกับการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การบริหารการบินของสหรัฐอเมริกา (FAA) ที่ต้องการมุ่งเน้นให้เห็นว่าการบริหารกิจการของสำนักงานเป็นอำนาจและความรับผิดชอบโดยตรงและอิสระของผู้ผู้อำนวยการ โดยคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะมีอำนาจในเชิงการกำกับดูแลเชิงนโยบายระดับสูงที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๐

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๑.๖ เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p><b>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</b></p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข “มาตรา ๒๙ ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ผู้อำนวยการมีอำนาจและความรับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินงานของสำนักงานตามอำนาจที่กฎหมายกำหนด”</p> <p>พิจารณาแล้วเห็นว่า: ๓. ควรแก้ไข</p> <p>เหตุผลและข้อเสนอแนะในการแก้ไข: การแก้ไขมาตรา ๒๙ โดยตัดข้อความเดิมออก และแทนที่ด้วยข้อความใหม่ที่สั้นกระชับนั้น แม้จะทำให้เกิดความชัดเจนขึ้นในแง่ที่ว่า ผู้อำนวยการมีอำนาจและความรับผิดชอบโดยตรงในการบริหารกิจการของสำนักงานตามที่ กฎหมายกำหนด แต่ก็ก่อให้เกิดปัญหาและความไม่ชัดเจนในหลายประเด็น ดังนี้</p> <p>ขอบเขตอำนาจที่ "กว้างเกินไป" และ "คลุมเครือ": ข้อความที่ว่า "ตามอำนาจที่กฎหมายกำหนด" นั้นกว้างเกินไป ไม่ได้ระบุเจาะจงว่าเป็นกฎหมายใดบ้าง ทำให้เกิดความไม่แน่นอนว่าขอบเขตอำนาจของผู้อำนวยการครอบคลุมเพียงใด และอาจนำไปสู่การตีความที่ขัดแย้งกันได้ในอนาคต</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ขาดการถ่วงดุลและตรวจสอบ: การให้อำนาจและความรับผิดชอบ "โดยตรง" แก่ผู้อำนวยการ โดยไม่มีการกล่าวถึงกลไกการตรวจสอบหรือการถ่วงดุลอำนาจ อาจนำไปสู่การใช้อำนาจโดยมิชอบ หรือการตัดสินใจที่ไม่เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กรและกิจการการบินพลเรือน</p> <p>ขัดแย้งกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี: การบริหารองค์กรขนาดใหญ่ เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรมีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) ซึ่งรวมถึงการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ (Segregation of Duties) การตรวจสอบและถ่วงดุล (Checks and Balances) และความโปร่งใส (Transparency) การแก้ไขมาตรา ๒๙ นี้ อาจทำให้หลักการเหล่านี้ถูกลดทอนลง</p> <p>ตัดกลไกที่สำคัญในกฎหมายเดิม: ข้อความเดิมในมาตรา ๒๙ ระบุว่า ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานของผู้อำนวยการ การตัดข้อความนี้ออก ทำให้ขาดกลไกการตรวจสอบที่สำคัญ ทำให้ผู้อำนวยการมี</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>อิสระมากเกินไปและอาจขาดความรับผิดชอบ (accountability)</p> <p>ไม่สอดคล้องกับร่างแก้ไขส่วนอื่นๆ: การแก้ไขมาตรา ๒๙ นี้ ดูเหมือนจะไม่สอดคล้องกับการแก้ไขในส่วนอื่นๆ เช่น ร่างมาตรา ๕/๑ ที่เพิ่มเข้ามา ซึ่งกำหนดให้สำนักงาน (โดยผู้อำนวยการ) มีอำนาจหน้าที่ แต่เพียงผู้เดียวในการออกกฎระเบียบด้านเทคนิค และมีอำนาจเต็มในการกำหนดมาตรฐานต่างๆ หากผู้อำนวยการมีอำนาจ "โดยตรง" และ "เต็ม" ตามร่างมาตรา ๒๙ และ ๕/๑ แล้ว บทบาทของคณะกรรมการตามร่างมาตรา ๒๐ (ที่ถูกแก้ไขในร่างมาตรา ๕) จะเหลือเพียงการให้คำปรึกษาและกำกับดูแล "โดยทั่วไป" ซึ่งอาจไม่เพียงพอที่จะกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้อำนวยการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ข้อเสนอแนะในการแก้ไข: เพื่อให้มาตรา ๒๙ มีความชัดเจน รัดกุม สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และไม่ขัดแย้งกับบทบัญญัติอื่น ๆ ในพระราชกำหนดฯ ควรแก้ไขโดยคงหลักการสำคัญของกฎหมายเดิมไว้ และเพิ่มความชัดเจนในบางประเด็น ดังนี้</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ข้อเสนอ: "มาตรา ๒๙ ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ผู้อำนวยการมีอำนาจและหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชกำหนดนี้ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการดำเนินงานของสำนักงานให้ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ นโยบาย มติของคณะกรรมการ และมาตรฐานสากล</p> <p>ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งการ มอบหมาย และ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล</p> <p>ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ผู้อำนวยการต้องดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้"</p> <p>เหตุผลในการแก้ไขตามข้อเสนอ: คงหลักการสำคัญ: ยังคงหลักการที่ ผู้อำนวยการต้อง รับผิดชอบต่อคณะกรรมการ ซึ่งเป็นกลไกการ ตรวจสอบที่สำคัญ</p> <p>เพิ่มความชัดเจน: ระบุชัดเจนว่าอำนาจและหน้าที่ ของผู้อำนวยการเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชกำหนดนี้และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไปเพิ่มกลไกการตรวจสอบ: กำหนดให้ผู้อำนวยการต้องดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และตรวจสอบได้ เพื่อส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี สอดคล้องกับบทบัญญัติอื่น: สอดคล้องกับบทบัญญัติอื่น ๆ ในพระราชกำหนดฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งร่างมาตรา ๕/๑ และร่างมาตรา ๒๐ ที่แก้ไขใหม่ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)	
-	ความคิดเห็นอื่น			<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑.๑ การออก พรก. ฉบับนี้ จะให้มีผลทันทีหรือจะมีช่วงเวลาให้ระยะเวลาในการปรับตัว รับทราบ และเตรียมการของ ICAO หรือไม่ (น.ต.ดร. ปุณณัฐส์ น้าพา, ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพองค์กร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ เห็นควรแก้ไขมาตรา ๑๕ กรณีที่กำหนดให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการกำกับ กพท. โดยตำแหน่ง เนื่องจากปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นผู้บังคับบัญชาของกรมท่าอากาศยาน และรัฐวิสาหกิจต่างๆ ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กพท. การแต่งตั้งปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการกำกับ กพท. จึงทำให้ขัดต่อหลัก</p>	<p>๑. ร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ จะมีผลทันทีเพื่อเตรียมการรองรับการตรวจสอบของ ICAO ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๘</p> <p>๒. ข้อเสนอแก้ไขมาตรา ๑๕ เป็นกรณีเกินขอบเขตของการเสนอแก้ไขร่าง พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ ในครั้งนี้ เนื่องจาก ข้อแก้ไขดังกล่าวเป็นการเสนอแก้ไขในเชิงโครงสร้างหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ซึ่งจะต้องมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมและผลกระทบในภาพใหญ่ของระบบการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ความเป็นอิสระในการบริหารงานของ กพท. และก่อให้เกิดความไม่เป็นกลาง และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความไม่โปร่งใสในการสรรหา ผอ.กพท. ซึ่งคณะกรรมการกำกับ กพท. เป็นผู้พิจารณาเห็นชอบ ดังนั้นจึงควรแก้ไขโดยใช้วิธีการสรรหาประธานกรรมการและกรรมการกำกับจะมีความเหมาะสมมากกว่า (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๓ ควรแก้ไขมาตรา ๑๕ ของ พรก. เพื่อให้ กพท. ไม่ตกอยู่ภายใต้การครอบงำของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่เป็นเพียงผู้ "ทำตาม" กฎหรือระเบียบที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือน การปล่อยให้กระทรวงคมนาคมมาเป็นประธานคณะกรรมการที่ไม่โปร่งใส และทำให้สำนักงานขาดความเป็นอิสระเป็นกลาง เสี่ยงต่อความเสมอภาคในการควบคุมมาตรฐานในอุตสาหกรรมการบินและการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๑.๔ มาตรา ๑๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับ กพท. ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ เป็นบทบัญญัติที่ไม่เหมาะสมเนื่องจาก กพท. มีหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ดังนั้น กพท. และคณะกรรมการกำกับ กพท.</p>	<p>ของประเทศไทยทั้งระบบ โดยจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ ใหม่ทั้งฉบับ โดยจะรับไว้พิจารณาต่อไป</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>จึงควรมีอิสระ ปราศจากการควบคุมแทรกแซงของบุคคลหรือคณะบุคคลใด ซึ่งการกำหนดให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นคณะกรรมการกำกับ กพท. ย่อมขัดต่อหลักความเป็นอิสระของ กพท. ที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน เนื่องจากปลัดกระทรวงคมนาคมมีอำนาจบังคับบัญชาหน่วยงานด้านการบินพลเรือน เช่น กรมท่าอากาศยาน และรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมบางหน่วยงาน ซึ่ง กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนย่อมมีหน้าที่กำกับดูแลหน่วยงานดังกล่าวด้วยเช่นกัน ประกอบกับปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานกรรมการใน กบร. ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงานของ กพท. ตามมาตรา ๑๕ แห่ง พรบ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว ดังนั้นจึงควรแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการกำกับ กพท. มาจากการสรรหาทั้งหมด แทนการแต่งตั้งตามตำแหน่ง (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	