

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านระบบกลางทางกฎหมายและทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) ระหว่างวันที่ ๔ - ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น ๑๕ วัน มีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน รวม ๒๐๙ ความคิดเห็น โดยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๓	กำหนดให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “สนามบินอนุญาต” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑”	๓ ๕๐%	๓ ๕๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปสนามบินอนุญาตจะหมายถึงสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามมาตรา ๕๑ เท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้ ในส่วนของสนามบินของส่วนราชการที่จะมีการจัดตั้งขึ้นใหม่สำหรับใช้ในการขึ้นลงของ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๑.๓ เหมาะสม แต่น่าจะมีความหมายหรือนิยามที่ครอบคลุมกว่าเดิม (นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการที่ให้การจัดตั้งและการดำเนินงานสนามบินควรอยู่ภายใต้ระบบการรับรองเดียวกัน แต่บทเฉพาะกาลซึ่งกำหนดให้บรรดาสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้บังคับใช้ ยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไป อาจไม่สอดคล้องตามร่างมาตรา ๓ ที่กำหนดให้สนามบินอนุญาต หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ จึงอาจทำให้เกิดประเด็นการตีความได้ว่า สนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ ที่ยังคงเป็นสนามบินอนุญาตได้ต่อไปตามบทเฉพาะกาลนั้น จะถือเป็นสนามบินอนุญาตตามนิยามนี้ รวมถึงสนามบินอนุญาตที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยหรือไม่ (บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข โดยเห็นว่าควรมีหลักการประกาศกำหนดสนามบิน อยู่ต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินที่ใช้ในการเดินอากาศในราชการ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐที่จะใช้ทรัพยากรการบินเพื่อส่งเสริมหรืออำนวยความสะดวกแก่กิจกรรมการบินทั่วไป เป็นสำคัญ โปรดดูรายละเอียดการแก้ไขในร่างมาตรา ๕</p>	อากาศยานราชการที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา ๕ นั้น จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ จึงไม่ต้องมีการประกาศกำหนดให้มีสถานะเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และสำหรับสนามบินอนุญาตที่มีอยู่เดิมจะมีการกำหนดบทเฉพาะกาลรองรับความเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามกฎหมาย

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล) ๒.๓ ควรแก้ไข เสนอหลักการ: "ควรกำหนดบทนิยามของ "สนามบินอนุญาต" ให้มีความชัดเจนและครอบคลุมถึงสนามบิน ทุกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วย การบินอากาศ ไม่ว่าจะได้รับอนุญาตในรูปแบบใด เพื่อให้เกิด ความสอดคล้องในการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยใน การบินอากาศ" เสนอถ้อยคำ: " "สนามบินอนุญาต" หมายความว่า สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ หรือ ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในรูปแบบอื่นใดตามที่ กฎหมายกำหนด" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	
๔	กำหนดให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า "ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต" ใน มาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติ การบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และ ให้ใช้ความต่อไปนี้แทน "ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต" หมายความว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวของ อากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้ง ขึ้นตามมาตรา ๕๓"	๔ ๖๖.๗%	๒ ๓๓.๓%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของ ประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลง ชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งที่ขึ้นลง ชั่วคราวโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งที่ขึ้นลง ชั่วคราวจะถูกตรวจสอบมาตรฐานก่อนการอนุญาตจัดตั้ง สนามบินภายใต้หลักเกณฑ์ และมาตรฐานเดียวกัน (นายชนะ ทัตทัฬหายุ, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติม ที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีใน การประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปที่ขึ้นลง ชั่วคราวอนุญาตจะหมายถึงที่ขึ้นลงชั่วคราว ของอากาศยานที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้น ลงชั่วคราวของอากาศยานตามมาตรา ๕๓ เท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของ อากาศยานของประเทศไทยต้องเข้าสู่

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจากเพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวจะถูกตรวจสอบมาตรฐานก่อนการอนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม แต่น่าจะมีความหมายหรือนิยามที่ครอบคลุมกว่าเดิม (นายบุษปะ ต๊ะวิชัย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) ขจัดความซ้ำซ้อนและคลุมเครือ: บทนิยามเดิมในมาตรา ๔ มีความกว้างและอาจซ้ำซ้อนกับบทบัญญัติในมาตรา ๕๓ ซึ่งว่าด้วยการขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว การแก้ไขโดยอ้างอิงไปยังมาตรา ๕๓ โดยตรงช่วยให้บทนิยามมีความชัดเจนและกระชับขึ้น ไม่ต้องตีความซ้ำซ้อนว่าที่ขึ้นลงชั่วคราวใดบ้างที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย</p> <p>๒) สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย: การแก้ไขนี้ทำให้เจตนารมณ์ของกฎหมายชัดเจนขึ้นว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวใด ๆ ที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้ จะต้องผ่านกระบวนการขออนุญาตและได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ เท่านั้น เป็นการควบคุมและ</p>	กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวทั้งหมดภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>กำกับดูแลความปลอดภัยในการใช้ที่ขึ้นลงชั่วคราวอย่างเป็นระบบ</p> <p>๓) ไม่กระทบสิทธิของผู้ได้รับอนุญาต: การแก้ไขนี้ไม่ได้เป็นการลิดรอนสิทธิของผู้ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวอยู่แล้ว ก่อนการแก้ไข ผู้ที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ อยู่แล้วก็ยังคงมีสิทธิใช้ที่ขึ้นลงชั่วคราวนั้นต่อไปได้</p> <p>๔) ไม่สร้างภาระเกินควรแก่ผู้ประกอบการ: การแก้ไขนี้ไม่ได้กำหนดขั้นตอนหรือกระบวนการขออนุญาตใหม่ เพียงแต่อ้างอิงไปยังมาตรา ๕๓ ซึ่งมีอยู่แล้ว ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวก็ยังคงต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการในมาตรา ๕๓ เช่นเดิม ๕. ส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินอากาศ: การที่ที่ขึ้นลงชั่วคราวต้องได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ ทำให้มั่นใจได้ว่าที่ขึ้นลงเหล่านั้นได้มาตรฐานความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากไม่มีบทเฉพาะกาลรองรับ ประกอบกับเหตุผลเช่นเดียวกันกับร่างมาตรา ๓ (บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ เห็นว่าควรมีหลักการประกาศกำหนดที่ขึ้นลง อยู่ต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินที่ใช้ในการเดินอากาศในราชการ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐที่จะใช้ทรัพยากรการบินเพื่อส่งเสริมหรืออำนวยความสะดวกแก่กิจกรรมการบินทั่วไปเป็นสำคัญ โปรดดู</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				รายละเอียดการแก้ไขในร่างมาตรา ๕ (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)	
๕	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไข เพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ ความต่อไปนี้เป็นแทน “ในกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงาน ของรัฐใดซึ่งมีสนามบินอนุญาตที่ใช้ ในภารกิจของตนที่ไม่ใช่สนามบิน ที่สร้างขึ้นใหม่และประสงค์จะใช้ สนามบินนั้นเพื่อให้บริการแก่สาธารณะ หรืออนุญาตให้อากาศยานพลเรือน ทำการบินขึ้นหรือลงนอกเหนือจาก กรณีฉุกเฉิน ส่วนราชการหรือหน่วยงาน ของรัฐนั้น ต้องได้รับใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และอยู่ภายใต้ บังคับแห่งพระราช	๔ ๖๖.๗%	๒ ๓๓.๓%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้เกิดความชัดเจนโดยกำหนด เฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ ก่อนและไม่ใช่สนามบินสร้างใหม่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งแต่ให้ ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แต่สนามบิน สาธารณะที่สร้างขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่ กระบวนการจัดตั้งสนามบินและการขอรับการรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ ทุกแห่งไม่ว่าจะเป็นของส่วนราชการหรือเอกชนถูกกำกับดูแล ภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้เกิดความชัดเจนโดยกำหนด เฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ ก่อนและไม่ใช่สนามบินสร้างใหม่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งแต่ให้ ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แต่สนามบิน สาธารณะที่สร้างขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ	ปรับแก้ไขร่างที่เสนอโดยยังคงเป็นไปตาม หลักการที่เสนอแก้ไขคือประสงค์ให้ บทบัญญัติเกิดความชัดเจนโดยกำหนด เฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือ หน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ก่อนและไม่ใช่ สนามบินสร้างใหม่ที่จะใช้บริการสาธารณะ ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินแต่ให้ขอรับ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และสำหรับสนามบินสาธารณะที่สร้าง ขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของ รัฐจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่กระบวนการขอ อนุญาตจัดตั้งสนามบินและการขอรับ การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ทุกแห่งไม่ว่าจะ เป็นของส่วนราชการหรือเอกชนถูกกำกับ ดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	บัญญัตินี้ แต่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้ง สนามบินตามพระราชบัญญัตินี้”			<p>จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่กระบวนการจัดตั้งสนามบินและการขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ทุกแห่งไม่ว่าจะเป็นของส่วนราชการหรือเอกชนลูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสมเป็นการให้บริการแก่สาธารณะที่พลเรือนมาใช้บริการจึงจำเป็นต้องมีกฎระเบียบที่ปลอดภัยและเป็นที่ยอมรับของ ICAO มากำกับดูแล (นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย: การกำหนดให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ต้องการเปิดสนามบินอนุญาตของตนให้สาธารณะใช้ (นอกเหนือจากภารกิจปกติของตน) ต้องได้รับ "ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ" เป็นการบังคับให้สนามบินเหล่านั้นต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยและการดำเนินงานในระดับเดียวกับสนามบินสาธารณะทั่วไป ซึ่งจะช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยโดยรวมของการบินพลเรือนในประเทศ</p> <p>๒) ความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล: ข้อกำหนดนี้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก</p>	<p>“ในกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐใดซึ่งมีสนามบินอนุญาตที่ใช้ในภารกิจของตนที่ไม่ใช่สนามบินที่สร้างขึ้นใหม่และประสงค์จะใช้สนามบินนั้นเพื่อให้บริการแก่สาธารณะหรืออนุญาตให้อากาศยานพลเรือนทำการบินขึ้นหรือลงนอกเหนือจากกรณีฉุกเฉินหรือภารกิจของรัฐเป็นครั้งคราว ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐนั้นต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินตามพระราชบัญญัตินี้”</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>การปฏิบัติตามมาตรฐาน ICAO จะช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นในระบบการบินพลเรือนของไทยในระดับสากล</p> <p>๓) ความชัดเจนและความครอบคลุม: การแก้ไขนี้ทำให้เกิดความชัดเจนว่า แม้จะเป็นสนามบินของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ หากเปิดให้สาธารณะใช้ หรือเปิดให้มีการขึ้นลงของอากาศยานพลเรือนนอกเหนือจากภารกิจปกติ ก็จะต้องอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกันกับสนามบินสาธารณะทั่วไป ข้อความ "ที่ไม่ใช่สนามบินที่สร้างขึ้นใหม่" ช่วยให้เกิดความยืดหยุ่นสำหรับสนามบินที่มีอยู่แล้วของหน่วยงานราชการ</p> <p>๔) การคุ้มครองผู้โดยสารและประชาชน: การบังคับให้สนามบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวด เป็นการคุ้มครองผู้โดยสารและประชาชนทั่วไปที่ใช้บริการสนามบินเหล่านั้น (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากสนามบินอนุญาตตามมาตรานี้อาจไม่สอดคล้องกับนิยามตามร่างมาตรา ๓ แม้ว่าจะมีบทเฉพาะกาลรองรับไว้ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ไม่เหมาะสมและสมควรแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑) สนามบินราชการในกลุ่มที่ได้รับการยกเว้นตามอนุสัญญาชิคาโก และตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ มาตรา ๕ วรรค ๑ (ทหาร ตำรวจ ศุลกากร และอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ยังควรอยู่ภายใต้ระบบการประกาศกำหนดจัดตั้งสนามบินอยู่เหมือนเดิม แต่ถ้าจะนำมาให้บริการสาธารณะแก่อากาศยานพลเรือนเพื่อการพาณิชย์ เช่น สนามบินอยู่ตะเภาสนามบินดังกล่าวจะต้องขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะด้วย (ประกาศกำหนด+ใบรับรอง)</p> <p>๒) ส่วนสนามบินราชการอื่นของรัฐนอกเหนือจากที่ได้รับยกเว้นตาม มาตรา ๕ วรรค ๑ ที่จะนำมาให้บริการสาธารณะแก่อากาศยานพลเรือนเพื่อการพาณิชย์ เช่น สนามบินของกรมท่าอากาศยาน ควรอยู่ภายใต้ระบบการอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ยกเว้น สนามบินเก่าที่ได้สร้างขึ้นมาแล้วไม่ต้องมาขออนุญาตใหม่อีกครั้ง เพราะได้รับการประกาศจัดตั้งไปก่อนหน้านี้แล้ว ทั้งนี้ ไม่ว่าจะกรณีใดก็ตาม สนามบินดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะด้วย (ใบอนุญาตจัดตั้ง/ประกาศกำหนด+ใบรับรอง)</p> <p>๓) ควรกำหนดให้สนามบินที่เกิดจากการประกาศกำหนดมีสถานะเสมือนเป็นผู้ถือใบอนุญาตจัดตั้ง โดยมีสิทธิและหน้าที่ในฐานะผู้ถือใบอนุญาตจัดตั้ง ทั้งนี้ ผู้อำนวยการ กพท. ควรมีอำนาจออกกฎทางปกครองสำหรับสนามบินที่มีใบอนุญาตจัดตั้ง โดยสามารถนำมาใช้กับสนามบินที่ประกาศกำหนดด้วย แต่อาจมีข้อยกเว้นให้ผู้อำนวยการ กพท. มีดุลพินิจเลือกปรับใช้กฎทางปกครองที่จะนำมาใช้กับสนามบินที่ประกาศกำหนดได้ตามความเหมาะสม</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)	
๖	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็น “มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้กับมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราที่พระราชบัญญัตินี้ (๒) กำหนดอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓) (๓) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (๑) ค่าบริการการเดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖ ค่าโดยสารหรือค่าระวาง	๔ ๘๐%	๑ ๒๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากการกำหนดไว้ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอกแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล) ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ยกเลิกมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ดังนั้น มาตรา ๖ (๒) จึงไม่มีผลใช้บังคับโดยปริยาย โดยการแก้ไขนี้เป็นการปรับปรุงอำนาจในการออกกฎกระทรวงของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับกฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ยกเลิกมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ดังนั้น มาตรา ๖ (๒) จึงไม่มีผลใช้บังคับโดยปริยาย โดยการแก้ไขนี้เป็นการปรับปรุงอำนาจในการออกกฎกระทรวงของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับ	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก บทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมไม่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการเดิมแต่แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ยกเลิกมาตรา ๒๐ และมาตรา ๕๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังนั้น มาตรา ๖ (๒) จึงไม่มีผลใช้บังคับโดยปริยาย ทั้งนี้ มาตรา ๑๕ (๑๐) ประกอบมาตรา ๔๑/๑๓๐ บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราชั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางแทน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	สำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐ หรือค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา ๕๖ (๔) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”			<p>กฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข หลักการที่ควรแก้ไข:</p> <p>๑) ความซ้ำซ้อนและไม่สอดคล้องกับโครงสร้างของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ: ร่างมาตรา ๖ ที่เสนอใหม่นี้ มีการกล่าวถึงอำนาจของรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนด "ค่าบริการ การเดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖" และ "ค่าโดยสาร หรือค่าระวาง สำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐" ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราขั้นสูงและข้อยกเว้น ซึ่งปัญหาคือ มาตรา ๑๕/๒๖ และ ๔๑/๑๓๐ ไม่ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีในการกำหนดอัตราเหล่านี้โดยตรงแต่ให้อำนาจแก่ "ผู้อำนวยการ" (มาตรา ๑๕/๒๖) และ "คณะกรรมการการบินพลเรือน" (มาตรา ๔๑/๑๓๐ และ ๔๑/๑๓๑) ดังนั้น การแก้ไข: ควรอ้างอิงมาตราให้ถูกต้อง และปรับโครงสร้างของร่างมาตรา ๖ ให้สอดคล้องกับการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ระหว่างรัฐมนตรี ผู้อำนวยการ, และคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขถ้อยคำ (โดยยังคงเจตนารมณ์ของร่างเดิม): ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>"มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และยกเว้นค่าธรรมเนียมดังกล่าว</p> <p>(๒) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนจะออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓)</p> <p>(๓) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการที่ผู้อำนวยการจะออกข้อกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) กำหนดอัตราค่าบริการการเดินทางอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖</p> <p>(ข) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการที่ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศจะกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐</p> <p>(ค) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๔) กำหนดแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการตาม (๑) (๒) และ (๓) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (๕) กำหนดกิจการอื่นตามที่จำเป็นเพื่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้"</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๗	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้ ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”	๓ ๕๐%	๓ ๕๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็ม ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือ ให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กรบุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนดจึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ <i>(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</i> ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ผู้อำนวยการ กพท. ควรมีอำนาจออกกฎทางเทคนิค โดยไม่ต้องผ่านความเห็นชอบจาก กบร. โดยมีข้อเสนอเพิ่มเติม ดังนี้ ๑) เพื่อให้การใช้อำนาจของผู้อำนวยการ กพท. ออกกฎซึ่งเป็นเรื่องทางเทคนิคเป็นไปด้วยความรอบคอบและรัดกุม ขอเสนอให้มีคณะกรรมการมาตรฐานการบินพลเรือน โดยเป็นคณะกรรมการทางฝั่งสำนักงาน กพท. โดย ผู้อำนวยการ กพท. เป็นประธาน มีกรรมการเป็นผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคด้านต่าง ๆ เช่น ความ	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือการตัดอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการให้ความเห็นชอบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อนมีผลใช้บังคับออก แต่ยังคงรูปแบบของอนุบัญญัติไว้ตามโครงสร้างของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ฉบับเดิม เพื่อกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจแต่เพียงผู้เดียวในการออกกฎระเบียบด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน โดยไม่ต้องผ่านความเห็นชอบจากองค์กรหรือหน่วยงานอื่นใดก่อน โดยจะรับความเห็นในส่วนของการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการจัดทำร่างกฎระเบียบและลำดับขั้นของอนุบัญญัติไปพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนการจัดทำร่างกฎระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้มีความชัดเจนต่อไป

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม อากาศยาน สนามบิน เป็นต้น และผู้แทนจากผู้มีส่วนได้เสีย/สมาคมวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนักกฎหมายการบิน และนักกฎหมายปกครอง เป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการด้วย เพื่อช่วยกันกรอง เรื่องทางเทคนิคและข้อกฎหมายก่อนที่ผู้อำนวยการ กพท. จะใช้อำนาจตามมาตรา ๖/๑ ดังกล่าว</p> <p>๒) การเรียกชื่อกฎ ถ้าออกโดยอาศัยอำนาจของ กพท. ควรเรียกว่า “ข้อกำหนด” (แก้คำว่า “ข้อบังคับ” เป็น “ข้อกำหนด”) เพราะเมื่อไม่ต้องผ่านความเห็นชอบจาก กบร. แล้ว จึงไม่มี “ข้อบังคับ” ในเรื่องทางเทคนิคอีกต่อไป คงเหลือเพียง “ข้อกำหนด” เท่านั้น (ส่วน คำว่า “ข้อบังคับ” ก็จะสงวนไว้ใช้กับกฎด้านเศรษฐกิจของ กบร. เท่านั้น ซึ่งจะลดความสับสนในระยะยาวต่อไป)</p> <p>๓) ในการออกกฎทุกกรณี ควรกำหนดขั้นตอนให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม เช่น ผู้ส่วนเกี่ยวข้องทั้งทางเทคนิค และวิชาการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำและแสดงความคิดเห็น และควรมีการทำ focus group, จัดประชุมหารือเมื่อนำกฎไปประกาศในประกาศราชกิจจานุเบกษาแล้ว จึงมีผลบังคับ (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็ม ในการกำกับดูแลด้านการบิน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>พลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือ ให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือ คณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ (<i>นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</i>)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเห็นควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการบังคับใช้ (<i>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</i>)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข โดยพิจารณาให้มีเนื้อหาบทลงโทษที่สอดคล้องเหมาะสมและครอบคลุมกับทุกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ หรือประกาศคำสั่งที่ออกมาด้วย (<i>นายบุษปะ ต๊ะวิชัย บริษัท, ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</i>)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข หลักการที่ควรแก้ไข:</p> <p>๑) ความชัดเจนและความเฉพาะเจาะจง: แม้ว่าร่างมาตรา ๗ จะให้อำนาจผู้อำนวยการในการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ได้อย่างกว้างขวาง แต่ก็ควรระบุให้ชัดเจนยิ่งขึ้นว่ากฎเกณฑ์เหล่านั้น</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>จะใช้บังคับกับ "ใคร" "เมื่อใด" และ "อย่างไร" เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไป และเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง (เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ, เจ้าของอากาศยาน, ผู้ประจำหน้าที่) สามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง</p> <p>๒) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: ควรเพิ่มกลไกการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Consultation) ก่อนการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้กฎเกณฑ์เหล่านั้นมีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในทางปฏิบัติ และได้รับการยอมรับจากผู้ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๓) ลำดับชั้นของกฎเกณฑ์: ควรพิจารณาถึงลำดับชั้นของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ผู้อำนวยการมีอำนาจออก (ข้อบังคับ, ข้อกำหนด, ระเบียบ, ประกาศ, คำสั่ง) ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร และมีผลบังคับใช้ในขอบเขตใด เพื่อป้องกันการความสับสนในการบังคับใช้</p> <p>๔) การมอบอำนาจ: ควรพิจารณาว่ามีความจำเป็นหรือไม่ที่จะให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการในการมอบอำนาจการออกกฎเกณฑ์ดังกล่าวให้แก่บุคคลอื่น (เช่น พนักงานเจ้าหน้าที่) ต่อไปได้ หากมีความจำเป็น ควรกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขในการมอบอำนาจนั้นให้ชัดเจน ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข:</p> <p>"มาตรา ๖/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งเพื่อปฏิบัติการตาม</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมาย (๑) ข้อบังคับ ให้ออกเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการเดินอากาศ และให้ใช้บังคับแก่บุคคลหรือกิจการตามที่ระบุไว้เป็นการเฉพาะในข้อบังคับนั้น</p> <p>(๒) ข้อกำหนด ให้ออกเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการปฏิบัติตามข้อบังคับ หรือเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในกรณีที่ไม่ใช่ข้อบังคับกำหนดไว้</p> <p>(๓) ระเบียบให้ออกเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติภายในสำนักงาน หรือเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๔) ประกาศ ให้ออกเพื่อแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องหรือประชาชนทราบ เป็นการทั่วไป หรือเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดให้ต้องประกาศ</p> <p>(๕) คำสั่ง ให้ออกเพื่อสั่งการให้บุคคลใด ๆ ปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้</p> <p>ในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ และประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				หรือกรณีที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศอย่างร้ายแรง ผู้อำนวยการจะออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ และประกาศ โดยไม่รับฟังความคิดเห็นก่อนก็ได้ แต่ต้องแจ้งให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทราบโดยเร็ว ผู้อำนวยการอาจมอบอำนาจการออกคำสั่งตาม (๕) ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนด" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	
๘	กำหนดให้ยกเลิกชื่อหมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน และ คณะกรรมการเทคนิค แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน”	๕ (๑๐๐%)	๐	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการปรับแก้ไขชื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างในปัจจุบัน (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ต้นติกุล) ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก มีการยกเลิกคณะกรรมการทางเทคนิค แล้ว จึงสมควรแก้ไขชื่อหมวดของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้สอดคล้องกัน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก มีการยกเลิกคณะกรรมการทางเทคนิคแล้ว จึงสมควรแก้ไขชื่อหมวดของ พ.ร.บ. การ	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องถ้อยคำตาม พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ได้ยกเลิกคณะกรรมการเทคนิค แต่ พ.ร.ก.ฯ ไม่ได้มีการแก้ไขชื่อหมวดให้ตรงกับกฎหมายปัจจุบัน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>เดินอากาศฯ ให้สอดคล้องกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๕ เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) ความสอดคล้องกับเนื้อหา: พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ได้ยกเลิก "คณะกรรมการเทคนิค" ไปแล้ว ทำให้ชื่อหมวดเดิมไม่สอดคล้องกับเนื้อหาภายในหมวด อีกต่อไป การแก้ไขชื่อหมวดให้เหลือเพียง "คณะกรรมการ การบินพลเรือน" จึงเป็นการปรับปรุงให้ชื่อหมวดสะท้อนถึง เนื้อหาที่แท้จริงของหมวดนั้น ซึ่งมุ่งเน้นไปที่องค์ประกอบ อำนาจหน้าที่ และการดำเนินงานของคณะกรรมการการบิน พลเรือนเพียงองค์กรเดียว</p> <p>๒) ความชัดเจนและความกระชับ: การตัดคำว่า "และ คณะกรรมการเทคนิค" ออกจากชื่อหมวด ทำให้ชื่อหมวดมี ความชัดเจนและกระชับมากขึ้น ไม่ก่อให้เกิดความสับสนว่าหมวด ดังกล่าวยังคงมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการเทคนิค อยู่หรือไม่</p> <p>๓) ความสอดคล้องกับแนวโน้มในการปรับปรุงกฎหมาย: การปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับ การเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งสำคัญ การแก้ไขชื่อหมวดนี้เป็น การปรับปรุงให้กฎหมายมีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง ที่เกิดขึ้นจริงในโครงสร้างขององค์กรที่กำกับดูแลด้านการบิน พลเรือน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๔) ไม่มีผลกระทบต่อสาระสำคัญ: การแก้ไขชื่อหมวดนี้ไม่มีผลกระทบต่อสาระสำคัญของกฎหมายแต่อย่างใด เป็นเพียงการปรับปรุงถ้อยคำให้มีความถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้นเท่านั้น</p> <p>๕) ความสอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริง: ในทางปฏิบัติหลังจากที่มีการยกเลิกคณะกรรมการเทคนิคไปแล้ว การดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นหลัก การแก้ไขชื่อหมวดให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงจึงเป็นสิ่งที่สมควร</p> <p>๖) ความสอดคล้องกับหลักการที่ดีของร่างกฎหมาย หลักการที่ดีของการร่างกฎหมายคือการใช้ถ้อยคำที่ชัดเจน กระชับ สื่อความหมายได้ถูกต้อง ไม่ก่อให้เกิดความสับสน การเปลี่ยนชื่อหมวดในกรณีนี้ช่วยลดความกำกวมที่อาจเกิดขึ้น ๗. ไม่มีผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับผลกระทบทางลบ: การเปลี่ยนแปลงนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิทธิ, หน้าที่ หรือ สถานะทางกฎหมายขององค์กร หรือ บุคคลใด ๆ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๙	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕ (๖) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “(๖) ออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม”	๕ (๑๐๐%)	๐	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติ (<i>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</i>) ๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (<i>ดร.สิทธิชัย จันทร์านนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล</i>) ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่า ข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจ ในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค (<i>นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</i>) ๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่า ข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจ ในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่าข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจ ในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๕ เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) สอดคล้องกับหลักการมอบอำนาจให้องค์กรเฉพาะด้าน: การแก้ไขนี้เป็นการมอบอำนาจให้ "คณะกรรมการการบินพลเรือน" เป็นผู้ออก "ข้อบังคับ" เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ซึ่งสอดคล้องกับหลักการที่ว่า องค์กรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ในที่นี้ คือ คณะกรรมการการบินพลเรือน) ควรเป็นผู้มีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์ และรายละเอียดในการกำกับดูแลกิจกรรมที่ต้องอาศัยความรู้ ความเชี่ยวชาญนั้น ๆ</p> <p>๒) เพิ่มความชัดเจนและเฉพาะเจาะจง: ข้อความเดิมของมาตรา ๑๕ (๖) มีลักษณะกว้าง ไม่เฉพาะเจาะจง การแก้ไขนี้ทำให้มีความชัดเจนขึ้นว่า คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับ "การขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน" โดยเฉพาะ และอ้างอิงถึงมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม ซึ่งเป็นมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรง</p> <p>๓) ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพ: หากพิจารณาจากร่างพระราชบัญญัติฯ จะเห็นได้ว่าการแก้ไขมาตราอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง โดยมี</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>การระบุอย่างชัดเจนว่าเป็นอำนาจของ "ผู้อำนวยการ" หรือ "คณะกรรมการการบินพลเรือน" แล้วแต่กรณี การแก้ไขมาตรา ๑๕ (๖) นี้จึงเป็นการทำให้กฎหมายมีความสอดคล้องกัน ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้</p> <p>๔) ส่งเสริมธรรมาภิบาลและความโปร่งใส: การกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้ออกข้อบังคับ จะช่วยส่งเสริมธรรมาภิบาลและความโปร่งใสในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนได้มากกว่าเดิม เนื่องจากคณะกรรมการฯ เป็นองค์กรที่มีองค์ประกอบจากหลายภาคส่วน ทำให้มีความหลากหลายทางความคิด และมีการตรวจสอบถ่วงดุลกันเอง ภายในคณะกรรมการฯ</p> <p>๕) รองรับพลวัตของการบินพลเรือน: การแก้ไขมาตรา ๑๕ (๖) นี้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีพลวัตของกิจการการบินพลเรือน กฎหมายลักษณะนี้จะมีการปรับปรุงเป็นระยะ ๆ อยู่แล้ว โดย กบร. มีอำนาจโดยตรงตามมาตรา ๖ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๑๐	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน กพท. มีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กรบุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน (กพท.) มีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบ</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือการตัดอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการให้ความเห็นชอบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยออก เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กรบุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ</p> <p><i>(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</i></p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเห็นควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการบังคับใช้ <i>(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</i></p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข โดยขอเสนอให้พิจารณา ทางเลือกที่ ๑ คือ คงหลักการตามร่างมาตรา ๑๐ แต่เพิ่มเติมบทบัญญัติและกลไกการตรวจสอบอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการตรวจสอบถ่วงดุลอำนาจ โดยขอเสนอให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังนี้ มาตรา ... (เพิ่มเติม) ก่อนการออกข้อบังคับประกาศ หรือคำสั่งใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้อำนวยการต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย และต้องเผยแพร่ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าวให้ประชาชน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ทราบโดยทั่วกัน มาตรา ... (เพิ่มเติม) ให้มีคณะกรรมการที่ ปรึกษาด้านการบินพลเรือน ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิจากภาค ส่วนต่าง ๆ ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาและเสนอแนะแก่ผู้อำนวยการ ในการออกข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง มาตรา ... (เพิ่มเติม) ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการออกข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง ของผู้อำนวยการ อาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	
๑๑	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕/๗ (๙) แห่งพระราชบัญญัติ การบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การบินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “(๙) การกำหนดมาตรการด้านความ ปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบิน พลเรือน และการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการและภาระ ทางด้านการเงินเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา และภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตาม	๔ ๘๐%	๑ ๒๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจ ของ กพท. (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ต้นตีกุล) ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้ กพท. มีอำนาจในการกำกับ ดูแลเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ - ๔ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้ กพท. มีอำนาจในการกำกับ ดูแลเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ - ๔	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือเพื่อให้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมี อำนาจในการกำกับดูแลเรื่องการรักษา สิ่งแวดล้อมการบินซึ่งต้องดำเนินการให้ เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ - ๔

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี”			<p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข หลักการที่ควรแก้ไข:</p> <p>๑) ความชัดเจนของขอบเขตอำนาจ: แม้ว่าข้อความปัจจุบันจะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ของการบินพลเรือน (ความปลอดภัย, การรักษาความปลอดภัย, การอำนวยความสะดวก, และการรักษาสิ่งแวดล้อม) แต่ควรระบุให้ชัดเจนยิ่งขึ้นว่าอำนาจในการ "กำหนดมาตรการ" รวมถึงอะไรบ้าง เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไป หรือการใช้อำนาจเกินขอบเขต</p> <p>๒) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: ควรเพิ่มหลักการเรื่องการรับฟังความคิดเห็น หรือการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholder participation) ในกระบวนการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้มาตรการที่ออกมานั้นมีความสมเหตุสมผล, เป็นธรรม, ได้รับการยอมรับ, และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง</p> <p>๓) ความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล: ควรเน้นย้ำถึงความจำเป็นที่มาตรการต่าง ๆ จะต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่แนะนำ (Standards and Recommended Practices - SARPs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) นอกเหนือจากอนุสัญญาและภาคผนวก</p> <p>๔) การบริหารจัดการด้านการเงิน: ควรกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน โปร่งใส และตรวจสอบได้ เกี่ยวกับการบริหารจัดการ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ด้านการเงินที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าเงินทุนและทรัพย์สินต่าง ๆ จะถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด</p> <p>๕) เพิ่มการพิจารณาด้านเศรษฐกิจ ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข (พร้อมเหตุผล): ขอเสนอให้แก้ไขมาตรา ๑๕/๗ (๙) ดังนี้:</p> <p>"(๙) การกำหนดหลักเกณฑ์ มาตรฐาน และมาตรการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน และการรักษาสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมเศรษฐกิจการบิน ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา ภาคผนวก และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี ทั้งนี้ ให้รวมถึง</p> <p>(ก) การกำหนดมาตรการ, วิธีปฏิบัติ, และข้อกำหนดเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ, การดำเนินงาน, และภาระทางด้านการเงิน</p> <p>(ข) การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน</p> <p>(ค) การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและการดำเนินการที่เป็นเลิศในด้านความปลอดภัย ความมั่นคง การอำนวยความสะดวก และการรักษาสิ่งแวดล้อมในการบินพลเรือน เพื่อประโยชน์</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ในการ (ก) และ (ข) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด" <i>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</i>	
๑๒	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “(๑) มาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก การรักษาสีงแวดล้อม และการประกอบกิจการการบินพลเรือน”	๔ ๘๐%	๑ ๒๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจของ กพท. (<i>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</i>) ๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (<i>ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล</i>) ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ในเรื่องกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย (<i>นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</i>) ๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ในเรื่องกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย	คงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) ที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจไปออกกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลในด้านสิ่งแวดล้อมการบินให้มีความสอดคล้องตามมาตรฐาน ในเรื่องกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข หลักการและเหตุผลที่ควรแก้ไข:</p> <p>(๑) การแก้ไขมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) โดยตัดคำว่า "มาตรฐาน" ออก และใช้ข้อความที่กว้างขึ้นว่า "ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก การรักษาสีสิ่งแวดล้อม และการประกอบกิจการการบินพลเรือน" อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความและนำไปใช้ได้ เนื่องจากขาดความชัดเจนและเฉพาะเจาะจง ดังนี้</p> <p>๑) ความไม่ชัดเจนของขอบเขต: การใช้ถ้อยคำที่กว้างเกินไป เช่น "ความปลอดภัย" โดยไม่ระบุว่าเป็น "มาตรฐาน" ความปลอดภัย อาจทำให้เกิดความสับสนว่า จะต้องยึดถือมาตรฐานใดเป็นเกณฑ์ในการปฏิบัติ หรือมาตรฐานนั้นจะต้องมีลักษณะอย่างไร</p> <p>๒) ความซ้ำซ้อนกับบทบัญญัติอื่น: พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ มีบทบัญญัติหลายมาตราที่กำหนดเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย, การรักษาความปลอดภัย, การอำนวยความสะดวก, และการรักษาสีสิ่งแวดล้อมไว้แล้ว การตัดคำว่า "มาตรฐาน" ออก อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติอื่น ๆ ได้</p> <p>๓) การตีความที่อาจกว้างเกินไป: การไม่ระบุว่าเป็น "มาตรฐาน" อาจทำให้ผู้ปฏิบัติ หรือผู้ที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ตีความขอบเขตของอำนาจหน้าที่ตามมาตราที่กว้างเกินไปกว่าที่ควร</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>จะเป็น ซึ่งอาจกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่เกี่ยวข้องได้ (๒) ข้อเสนอแนะในการแก้ไข: เพื่อให้มาตรา ๑๕/๑๐ (๑) มีความชัดเจนและสอดคล้องกับบทบัญญัติอื่น ๆ ในพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ควรคงคำว่า "มาตรฐาน" ไว้ และอาจเพิ่มเติมรายละเอียด เพื่อขยายความให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้</p> <p>๑) ตัวเลือกที่ ๑ (คงเดิมและเพิ่มคำอธิบาย): "(๑) มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย มาตรฐานการอำนวยความสะดวก มาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานการประกอบกิจการการบินพลเรือน ทั้งนี้ ให้ความหมายรวมถึงมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ และมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ"</p> <p>๒) ตัวเลือกที่ ๒ (ปรับปรุงถ้อยคำ): "(๑) กำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก การรักษา สิ่งแวดล้อม และการประกอบกิจการการบินพลเรือน"</p> <p>๓) ตัวเลือกที่ ๓ (คงคำว่ามาตรฐาน และเพิ่มรายละเอียดขอบเขต): "(๑) มาตรฐานความปลอดภัย, มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย, มาตรฐานการอำนวยความสะดวก, มาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อม (รวมถึงมลพิษทางเสียง และอื่น ๆ ที่อาจมีผลกระทบ), และ มาตรฐานการประกอบกิจการการบินพลเรือน"</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๑๓	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่ใดที่หนึ่งเป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต”	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขให้สอดคล้องกับการยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้อำนาจรัฐมนตรี ในการออกประกาศกำหนดสนามบิน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขให้สอดคล้องกับการยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้อำนาจรัฐมนตรี ในการออกประกาศกำหนดสนามบิน (นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: ร่างมาตรานี้ สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices: SARPs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ที่ กำหนดให้รัฐภาคี ต้อง ควบคุมการขึ้นลงของอากาศยานให้เป็นไปในสถานที่ที่กำหนด (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากอากาศยานตามมาตรานี้จะหมายความรวมถึง Drone และ Helicopter ด้วยหรือไม่หากหมายความรวมถึง Drone และ Helicopter ก็เห็นควรให้เพิ่มรายละเอียด</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรี ในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปสนามบินอนุญาตจะหมายถึงสนามบินที่ได้รับใบอนุญาต จัดตั้งสนามบินตามมาตรา ๕๑ เท่านั้น จึงมี การแก้ไขบทบัญญัติที่อ้างอิงถึงสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ออกให้สอดคล้องกันทุกมาตรา</p> <p>ทั้งนี้ คำว่าอากาศยานตามมาตรานี้จะมีความหมายตามที่คำจำกัดความ (มาตรา ๔) ซึ่งครอบคลุมทั้งเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ ส่วนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจะใช้ บทบัญญัติมาตรา ๒๔ ในการกำกับดูแล โดยเฉพาะ</p> <p>ในส่วนของสนามบินของส่วนราชการที่ใช้ ในการขึ้นลงของอากาศยานราชการที่ได้รับ การยกเว้นตามมาตรา ๕ นั้น จะไม่อยู่ภายใต้ บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ จึงไม่ต้องมีการประกาศกำหนดให้มีสถานะเป็น</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>หรือข้อยกเว้นเกี่ยวกับ Drone และ Helicopter เนื่องจากอากาศยานประเภทนี้มีแนวโน้มที่จะขอทำการบินมากขึ้น และอากาศยานประเภทนี้อาจไม่จำเป็นต้องขึ้นลง ณ สนามบินอนุญาต หรือพื้นที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต และ สนามบินอนุญาต หรือพื้นที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ตามมาตรานี้อาจไม่สอดคล้องกับนิยาม ตามร่างมาตรา ๓ แม้ว่าจะมีบทเฉพาะกาลรองรับไว้ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) ควรมีสถาบันบินประกาศกำหนดอยู่ แต่ใช้กับสนามบินที่ได้รับการยกเว้นตามอนุสัญญาชิคาโก และตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๕ วรรค ๑ (ทหาร ตำรวจ ศุลกากร และอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง) ไม่ควรนำกรณีสนามบินของกรมท่าอากาศยานมายกเลิกระบบประกาศกำหนดทั้งระบบ เนื่องจากสนามบินทหาร ตำรวจ ศุลกากร ที่อนุสัญญาชิคาโกยกเว้นอยู่แล้ว หากรัฐจะเปิดให้สนามบินส่วนบุคคลลงได้ ก็เป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมกิจการการบินทั่วไป จึงเป็นการประกาศกำหนดให้สามารถทำได้</p> <p>๒) เพื่อเป็นการส่งเสริมนโยบายศูนย์กลางการบิน ด้านการบินทั่วไป การทำงานทางอากาศและการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ในบางประเภท ควรมีหลักการ “พื้นที่ขึ้นลงตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการ กำหนด” เพื่อให้อากาศยานบางประเภทขึ้นลงในพื้นที่ที่มีลักษณะเป็น Air Field ได้ โดยอยู่</p>	สนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ภายใต้การกำกับดูแลผ่านกฎทางปกครองหรือระบบจัดแจ้ง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดที่ผู้อำนวยการ กพท. ประกาศ <i>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันตีกุล)</i>	
๑๔	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียน ตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศ ยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎ จราจรทางอากาศที่ประเทศนั้น กำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของ ประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ	๑ ๒๐%	๔ ๘๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ USOAP CMA (บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไข บวท. เห็นด้วยในหลักการแก้ไขดังกล่าว แต่มี ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า ในการรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้น ผู้อำนวยการจะมีการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎหมาย ลำดับรองในการกำหนดวิธีการแจ้ง/รายงานต่อผู้อำนวยการ หรือไม่ อย่างไร หรือจะมีการกำหนดช่องทางในการรายงานให้ ชัดเจนต่อไป หรือไม่ เพื่อมิให้เกิดปัญหาข้อขัดข้องในการถือ ปฏิบัติตามกฎหมาย (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด) ๒.๒ ควรแก้ไข คำว่า “คำสั่งสกัดกั้น” มีหมายความเฉพาะ หรือไม่ เป็นไปตามกฎหมายฉบับใด ดังนั้น ควรมีคำนิยามคำนี้	แก้ไขเนื้อหาจากร่างที่เสนอในวรรคสามดังนี้ “ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับ คำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยการ ทราบภายหลังจากกลับมายังราชอาณาจักร ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการ ประกาศกำหนดโดยไม่ชักช้า” เพื่อให้ ผู้อำนวยการดำเนินการออกรายละเอียดของ ขั้นตอนและวิธีการในการรายงานดังกล่าว ซึ่งรวมถึงช่องทางการรายงาน ระยะเวลา และเหตุยกเว้น ทั้งนี้ ในส่วนของการสกัดกั้น เป็นอำนาจบังคับของฝ่ายความมั่นคง ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศ ในเรื่องดังกล่าว

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้หรือที่ปฏิบัติการบินโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรหากได้รับคำสั่งสกัดกั้นของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศนั้นจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นนั้น</p> <p>ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบภายหลังจากกลับมายังราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า”</p>			<p>ที่ชัดเจน และหากจะให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งมากกว่านี้ควรกำหนดเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำสั่งอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในภาพรวมด้วย (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการแก้ไขดังกล่าว แต่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าในการรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นนั้นผู้อำนวยการจะมีการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎหมายลำดับรองในการกำหนดวิธีการแจ้ง/รายงานต่อผู้อำนวยการหรือไม่ อย่างไร หรือจะมีการกำหนดช่องทางในการรายงานให้ชัดเจนต่อไป หรือไม่ เพื่อมิให้เกิดปัญหาข้อขัดข้องในการถือปฏิบัติตามกฎหมาย (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๔ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติม: เพิ่มเติมในวรรคหนึ่ง: "มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับที่ออกตามความในมาตรา ๖..."</p> <p>เพิ่มเติมในวรรคสาม: "...ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงาน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบภายหลังจากกลับมายัง ราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุจำเป็น ..." เพิ่มเติมในวงเล็บ: อาจจะใส่ในวงเล็บท้ายวรรคสามว่า (ภายใน ๒๔ ชั่วโมง หรือ ๔๘ ชั่วโมง) (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	
๑๕	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้ แทน “มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้อากาศยานซึ่ง ไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการ กำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ ขอและการอนุญาต คุณสมบัติและ ลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลา การอนุญาต การพักใจและการเพิก ถอนการอนุญาต ให้เป็นไปตามที่ กำหนดในข้อบังคับ”	๒ ๔๐%	๓ ๖๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นเรื่องทางเทคนิคที่แก้ไขให้ สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้บัญชาการในทางปฏิบัติที่ กำกับดูแลการอนุญาตแทนรัฐมนตรี โดยให้ผู้บัญชาการฯ กำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ ปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไว้ในข้อบังคับ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นเรื่องทางเทคนิคที่แก้ไขให้ สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้บัญชาการในทางปฏิบัติที่ กำกับดูแลการอนุญาตแทนรัฐมนตรี โดยให้ผู้บัญชาการฯ กำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ ปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไว้ในข้อบังคับ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	คงเนื้อหาในวรรคหนึ่งไว้ตามร่างที่เสนอโดย ไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไข เพิ่มเติมเป็นการปรับให้เป็นอำนาจของ ผู้บัญชาการในการอนุญาตอากาศยานซึ่งไม่ มีนักบินให้ทำการบิน โดยมีการปรับเนื้อหา ในวรรคสอง ดังนี้ “หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอ และการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของ ผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การ พักใจและการเพิกถอนการอนุญาต ตลอดจน มาตรฐานผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่ มีนักบิน มาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และความสมควรเดินอากาศ และมาตรฐาน การปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มี นักบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับ” เพื่อให้รายละเอียดของการกำกับดูแล

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเสนอให้แก้ไขความในวรรคหนึ่งเป็น "ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด" เพื่อให้สอดคล้องกับความในวรรคสองที่กำหนดให้ต้องมีผู้ขออนุญาต รวมทั้งสอดคล้องกับร่างมาตรา ๑๖ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข เห็นควรรวมมาตรา ๒๔ และ ๒๔/๑ ไว้ด้วยกัน โดยมีข้อความดังต่อไปนี้</p> <p>“มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้ปล่อยหรือบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอยู่กับอากาศยาน และร่มอากาศในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดในข้อกำหนด</p> <p>ให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอยู่กับอากาศยาน และร่มอากาศตามประเภทที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติมาตรานี้ หรือบทบัญญัติอื่นใดในพระราชบัญญัตินี้ ประเภทของอากาศยานและร่มอากาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต ข้อห้ามและข้อปฏิบัติ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนด”</p>	ในแต่ละเรื่องมีความครบถ้วนครอบคลุมยิ่งขึ้น

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการแก้ไข:</p> <p>"มาตรา ๒๔ "อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน" หมายความว่า อากาศยานที่สามารถทำการบินได้โดยไม่ต้องมีนักบินประจำการอยู่บนอากาศยาน และให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก อากาศยานที่บินได้ด้วยตนเอง และอากาศยานจำลองที่มีขนาด น้ำหนัก หรือสมรรถนะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศได้ตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> <p>ห้ามมิให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>ในการพิจารณาอนุญาตตามวรรคสอง ผู้อำนวยการจะกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอ อายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต โดยคำนึงถึงประเภท ลักษณะ ขนาด สมรรถนะ และวัตถุประสงค์ของการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินนั้น ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในข้อบังคับของ (ระบุหน่วยงาน เช่น คณะกรรมการการบินพลเรือน หรือผู้อำนวยการ) ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				(๑) อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่ใช้ในราชการทหาร ราชการ ตำรวจ ศุลกากร หรือราชการอื่นตามที่รัฐมนตรีกำหนด (๒) อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่ใช้ในกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ การค้นหาและกู้ภัย หรือกรณีจำเป็นอื่นเพื่อประโยชน์สาธารณะ (๓) การใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อการศึกษาวิจัยภายใต้ การกำกับดูแลของสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานอื่นที่ ผู้อำนวยการให้การรับรอง (๔) (เพิ่มเติมข้อยกเว้นอื่น ๆ ตามความเหมาะสม)" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	
๑๖	กำหนดให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น มาตรา ๒๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติ การบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ “ข้อ ๒๔/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งร่ม อากาศเว้นแต่จะได้รับอนุญาต จากผู้อำนวยการและปฏิบัติตาม เงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด”	๒ ๕๐%	๓ ๖๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก ร่มอากาศและอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ทางเทคนิคมีขั้นตอนการปฏิบัติที่แตกต่างกัน จึงมีความเหมาะสม ในการแยกบทบัญญัติออกจากกัน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ร่มอากาศและอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ทางเทคนิคมีขั้นตอนการปฏิบัติที่แตกต่างกัน จึงมีความเหมาะสม ในการแยกบทบัญญัติออกจากกัน (นายวินเลิศ กลีบบัว, บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจาก แก้ไขจาก "ข้อ ๒๔/๑" เป็น "มาตรา ๒๔/๑" รวมทั้งอาจเพิ่มเกี่ยวกับหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอ	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยประสงค์แยกเรื่องอากาศยานซึ่งไม่มี นักบินและการทิ้งร่มอากาศไว้คนละมาตรา ซึ่งมีมาตรฐานทางเทคนิคมีขั้นตอนการปฏิบัติ ที่แตกต่างกัน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>และการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต เป็นวรรคสองในมาตรานี้ โดยเทียบเคียงจากร่างมาตรา ๑๕ (บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข รายละเอียดตามมาตรา ๒๔ (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข เหตุผลที่เห็นว่าเหมาะสมโดยหลักการ:</p> <p>๑) ความปลอดภัย: การทิ้งร่มอากาศ (Dropping of Parachutes) โดยไม่มีการควบคุม อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศได้ ทั้งต่ออากาศยานที่ทำการบินอยู่ และต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนภาคพื้น การกำหนดให้ต้องขออนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด จะช่วยให้สามารถควบคุมกิจกรรมดังกล่าวให้อยู่ในขอบเขตที่ปลอดภัยได้</p> <p>๒) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับการทิ้งร่มอากาศไว้ใน Annex 2 (Rules of the Air) ซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตาม การเพิ่มบทบัญญัติดังกล่าวจึงเป็นการดำเนินการให้สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศด้วย ถ้อยคำที่เสนอแนะ (ฉบับปรับปรุง):</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>มาตรา ๒๔/๑ ในพระราชบัญญัตินี้ "ร่มอากาศ" หมายความว่า อุปกรณ์ใด ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อชะลอการตกของบุคคลหรือ วัตถุจากอากาศยาน โดยอาศัยแรงต้านของอากาศ และให้ หมายความรวมถึงร่มชูชีพ (Parachute) ร่มพยุง (Drogue Parachute) และอุปกรณ์อื่นใดที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน ไม่ว่าจะใช้เพื่อวัตถุประสงค์ใด</p> <p>ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งร่มอากาศจากอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตจากผู้อำนวยการ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>ในการอนุญาตให้ทิ้งร่มอากาศ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไข เกี่ยวกับการดำเนินการทิ้งร่มอากาศ รวมถึงพื้นที่ที่อนุญาตให้ ทำการทิ้งร่มอากาศ ชนิดของร่มอากาศที่จะใช้ วิธีการทิ้งร่ม อากาศ การประสานงานกับหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ และเงื่อนไขอื่นใดที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย</p> <p>ในกรณีฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับการรักษาชีวิตหรือการให้ความ ช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจทิ้งร่ม อากาศโดยไม่ต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการ แต่ต้องแจ้ง เหตุการณ์และรายละเอียดเกี่ยวกับการทิ้งร่มอากาศนั้นต่อเจ้า พนักงานโดยเร็ว</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๑๗	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปน้แทน “มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนด เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามหมวด ๗/๑ ให้ผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนดตามวรรคหนึ่งอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะในการปฏิบัติการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยบินขึ้นลงในราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า”	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติ และเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ USOAP (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นไปตามหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศที่ต้องจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือในอาณาเขตของตนเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อที่ ๒๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนฯ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นไปตามหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศที่ต้องจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือในอาณาเขตของตนเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อที่ ๒๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนฯ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไข เมื่อ กชย. ใช้อำนาจในการให้อากาศยานต่างประเทศให้เข้ามาค้นหาช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้อำนวยการ กพท. เป็นดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว ทั้งนี้ ควรนำทบัญญัตินี้ไปไว้ในหมวด ๗/๑ (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีแก้ไข เนื่องจาก ตามข้อคิดเห็นไม่สอดคล้องกับที่ ICAO กำหนดว่ากรณีอากาศยานต่างประเทศทำการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยต้องขออนุญาตโดยไม่ชักช้า ซึ่งในทางปฏิบัติจะมีการออกกฎระเบียบภายในเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตสำหรับกรณีโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถพิจารณาความถูกต้องเหมาะสมของผู้ขอ ทั้งนี้ บทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองเป็นอำนาจอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศทำการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรเช่นเดียวกัน เพียงแต่ในวรรคสองมีวัตถุประสงค์เฉพาะจึงมีการกำหนดไว้เป็นกรณีต่างหากเพิ่มเติมจึงอยู่ในหมวดทั่วไป

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๒ ควรแก้ไข หลักการที่ควรแก้ไข:</p> <p>๑) ความชัดเจนเรื่องขอบเขตอำนาจ: ควรกำหนดขอบเขตอำนาจของ "ผู้อำนวยการ" และ "ผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนด" ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไป และอาจนำไปสู่การใช้ อำนาจโดยมิชอบ หรือการเลือกปฏิบัติ</p> <p>๒) การตรวจสอบและถ่วงดุล: ควรมีกฎเกณฑ์การตรวจสอบและถ่วงดุล อำนาจของผู้อำนวยการ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนด เพื่อให้มั่นใจ ว่าการใช้อำนาจเป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้</p> <p>๓) ถ้อยคำประกอบที่ ประสงค์จะให้แก้ไข (พร้อมเหตุผล):</p> <p>"มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลง ในราชอาณาจักร เว้นแต่</p> <p>(๑) จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ ประเทศไทยเป็นภาคี และได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน อนุสัญญาหรือความตกลงนั้น หรือ</p> <p>(๒) ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการ หรือผู้ซึ่ง ผู้อำนวยการมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรี ประกาศกำหนด</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามหมวด ๗/๑ ให้ผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมาย ตามวรรคหนึ่ง พิจารณาอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่มี วัตถุประสงค์เฉพาะในการปฏิบัติการด้านการค้นหาและช่วยเหลือ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>อากาศยานประสพภัยที่ได้รับการร้องขอจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ หรือที่ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบแล้ว บินเข้า - ออก ผ่าน ขึ้น หรือลง ในราชอาณาจักรได้ โดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วนและประโยชน์ในการช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน</p> <p>การอนุญาตตามวรรคสอง ให้กระทำโดยไม่ชักช้า และให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน หรือเพื่อมนุษยธรรม หรือเพื่อความร่วมมือกับต่างประเทศ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ให้ผู้อำนวยการ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมาย มีอำนาจอนุญาตเป็นกรณีเฉพาะโดยยกเว้นหรือผ่อนผันหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสามได้ ในการพิจารณาอนุญาตตามวรรคหนึ่ง และวรรคสี่ ให้คำนึงถึง (๑) ความมั่นคงของประเทศ (๒) ความปลอดภัยสาธารณะ (๓) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (๔) ข้อตกลงหรือพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี และให้มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเพิ่มเติมเท่าที่จำเป็นได้ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตตามวรรคหนึ่งได้ หากผู้ได้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข หรือข้อกำหนด หรือเมื่อมีเหตุจำเป็นอื่นอันสมควร</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๑๘	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ มาตรา ๓๓/๓ มาตรา ๓๓/๔ มาตรา ๓๓/๕ และมาตรา ๓๓/๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ “มาตรา ๓๓/๑ ให้สำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจ ทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่ง อนุสัญญากับรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบ บางประการของประเทศไทยในฐานะ ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยัง รัฐภาคีอื่นในฐานะประเทศผู้ดำเนินการ เดินอากาศ หรือรับโอนหน้าที่และ ความรับผิดชอบบางประการจากรัฐ ภาคีอื่นในฐานะประเทศผู้จดทะเบียน	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ ออกมารองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญา อื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และ กรณีอากาศยานไทยที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะ เดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศตามมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ให้ครบถ้วนและ ครอบคลุมในการรองรับการเข้าเป็นภาคยานุวัติข้อที่ ๘๓ ทวิ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ ออกมารองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญา อื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และ กรณีอากาศยานไทยที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะ เดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศตามมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ให้ครบถ้วนและ ครอบคลุมในการรองรับการเข้าเป็นภาคยานุวัติข้อที่ ๘๓ ทวิ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๓ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ไม่ระบุชื่อผู้แสดง ความคิดเห็น, ระบุกลาง)	คงหลักการของเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดย มีการแก้ไขเนื้อหาเล็กน้อยในส่วน of มาตรา ๓๓/๖ เพื่อถ้อยคำให้มีความสอดคล้องกัน ทั้งนี้ จะรับความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กสทช. ดำเนินการหารือในขั้นตอนการปฏิบัติ ต่อไป

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>อากาศยานมายังประเทศไทยใน ฐานะประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ แล้วแต่กรณี</p> <p>หน้าที่และความรับผิดชอบบางประการ ที่อาจโอนหรือรับโอนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่ หน้าที่กำกับดูแลและการตรวจสอบ ความปลอดภัยด้านการบิน รวมถึงหน้าที่ และความรับผิดชอบตามอนุสัญญา ของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน ในเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ข้อ ๑๒ กฎจราจรทางอากาศ รวมถึงการดำเนินคดีแก่ผู้ฝ่าฝืน กฎระเบียบเกี่ยวกับการบินและการ ควบคุมอากาศยาน</p> <p>(๒) ข้อ ๓๐ การติดตั้งและการใช้งาน เครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน รวมถึงการออกการรับรองความ ถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือ การต่ออายุใบอนุญาตเครื่องวิทยุ สื่อสารบนอากาศยาน</p> <p>(๓) ข้อ ๓๑ ใบสำคัญสมควรถิ่นอากาศ ของรวมถึงการออก การรับรอง</p>			<p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑) การกำหนดข้อ ๑๒ ข้อ ๓๐ ข้อ ๓๑ ข้อ ๓๒ หมายความว่าถึง ข้อ ๑๒ ข้อ ๓๐ ข้อ ๓๑ ข้อ ๓๒ ตามอนุสัญญาหรือความตกลง</p> <p>๒) แก้ไขความในข้อ (๓) เป็น "(๓) ข้อ ๓๑ ใบสำคัญสมควรถิ่น เดินอากาศของอากาศยาน"</p> <p>๓) เสนอให้ปรับแก้ไขความในมาตรา ๓๓/๖ (ก) เป็น " ความตกลง ดังกล่าว ได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตาม ข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือเพื่อให้สอดคล้องตามมาตรา ๓๓/๑ วรรคท้าย</p> <p>๔) เสนอให้ปรับแก้ไขความในมาตรา ๓๓/๖ วรรคสอง เป็น "สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่จำเป็นต้อง ยอมรับการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างรัฐภาคีที่ยัง ไม่ให้สัตยาบัน ข้อ ๘๓ ทวิแห่งอนุสัญญาหรือระหว่างรัฐภาคีที่ ให้สัตยาบันแล้วแต่ยังได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือไม่ได้รับแจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของ ความตกลงดังกล่าวโดยตรงจากประเทศคู่ความตกลง" เพื่อให้ สอดคล้องตามมาตรา ๓๓/๑ วรรคท้าย</p> <p>(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ไม่เหมาะสม เนื่องจากมาตรา ๓๓/๕ และมาตรา ๓๓/๖ อำนาจการออกใบอนุญาตคลื่นวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือการต่ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ</p> <p>(๔) ข้อ ๓๒ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงการออก การรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ การโอนและการรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการตามวรรคหนึ่ง จะไม่มีผลบังคับต่อรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญา เว้นแต่</p> <p>(๑) ความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือ</p> <p>(๒) ประเทศไทยหรือรัฐภาคีที่เป็นคู่ความตกลงได้แจ้งโดยตรงถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐภาคีอื่น”</p>			<p>อยู่ภายใต้อำนาจของ กสทช. ดังนั้น จึงควรปรึกษาหารือกับ กสทช. ทั้งในแง่ของการออก พ.ร.ก. ในครั้งนี้ และในทางปฏิบัติเมื่อ พ.ร.ก. ฉบับนี้ มีผลใช้บังคับ ซึ่งจะครอบคลุมตั้งแต่การจัดทำ ความตกลง การโอนและการรับโอนของอากาศยานไทย (มาตรา ๓๓/๕) รวมถึงการโอนและการรับโอนอากาศยานต่างประเทศ (มาตรา ๓๓/๖) (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร. ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมบ่อศักดิ์ และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>มาตรา ๓๓/๒ ความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ที่ประเทศไทย ทำกับรัฐภาคีอื่นตามมาตรา ๓๓/๑ ต้องระบุหน้าที่และความรับผิดชอบ ที่ไออนและรับไออนโดยชัดแจ้ง และ หน้าที่และความรับผิดชอบที่มีได้ ระบุให้ไออนหรือรับไออนจะถือว่ยังเป็นของประเศผู้จดทะเบียน อากาศยานต่อไป</p> <p>เมื่อประเทศไทยได้ทำความตกลง ตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา เพื่อไออน หน้าที่และความรับผิดชอบบางประการ ในฐานะประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน ไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว ประเทศไทยจะพ้นจากหน้าที่และ ความรับผิดชอบรวมถึงความรับผิด ตามกฎหมายในส่วนที่ได้ไออนไปยัง ประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อระบุหน้าที่และความรับผิดชอบ ของรัฐภาคีในการกำกับดูแลความ ปลอดภัยเมื่อมีการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบบนทางขับและลานจอด</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	อากาศยาน ให้อากาศยานที่ระบุไว้ในความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ที่ประเทศไทยทำกับรัฐภาคีอื่นต้องมีสำเนาความตกลงที่รับรองความถูกต้องบนอากาศยาน ตลอดเวลาที่ความตกลงมีผลใช้บังคับ มาตรา ๓๓/๓ การจัดทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหรือรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบ บางประการระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา ตามมาตรา ๓๓/๑ แบบของความตกลง การจดทะเบียนความตกลงกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ การแจ้งความตกลงและข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและประเทศที่เกี่ยวข้อง การประสานงานกับประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ตลอดจนเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่ง				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>อนุสัญญา ให้เป็นไปตามที่กำหนด ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก มาตรา ๓๓/๔ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการ เดินอากาศของไทยนำอากาศยาน ต่างประเทศที่จดทะเบียนในประเทศ ที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญามาใช้ในการ ประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่า หรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงตาม ข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา กับประเทศ ผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอน หน้าที่และความรับผิดชอบบางประการ ของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน ให้กับประเทศไทย ให้ถือว่าอากาศยาน ต่างประเทสนั้นเป็นอากาศยานที่จด ทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และ ให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการใน เรื่องดังต่อไปนี้ตามที่ตกลงกันไว้ใน ความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายไทย ดังนี้</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>(๑) กฎจราจรทางอากาศ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม</p> <p>(๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๔) ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามความตกลงให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>การออก หรือการรับรองความถูกต้อง หรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุ ใบอนุญาตหรือใบสำคัญตาม (๒) (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>มาตรา ๓๓/๕ ในกรณีที่มีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนำอากาศยานไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ไปใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศไทยให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้ถือว่าอากาศยานไทยนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ตามที่ตกลงกันไว้ในความตกลง อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ดังนี้</p> <p>(๑) กฎจราจรทางอากาศ</p> <p>(๒) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน</p> <p>(๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>(๔) ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามความตกลงการออก หรือการรับรองความถูกต้อง หรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบอนุญาตหรือใบสำคัญตาม (๒) (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>มาตรา ๓๓/๖ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะยอมรับความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญาต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว โดยยอมรับว่าประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศได้รับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานและทำหน้าที่แทนประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานภายใต้ขอบเขตของความตกลง เมื่อ</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>(ก) ความตกลงดังกล่าวได้จดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว หรือ</p> <p>(ข) ประเทศที่ทำความตกลงอย่างน้อยหนึ่งประเทศได้แจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่จำเป็นต้องยอมรับการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างรัฐภาคีที่ยังไม่ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา หรือระหว่างรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันแล้วแต่ยังมีได้จดทะเบียนความตกลงกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือไม่ได้รับแจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงจากประเทศคู่ความตกลง</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้การยอมรับความ</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับของใบอนุญาตและหนังสือรับรองต่าง ๆ ในกรณีที่มีรัฐภาคีซึ่งให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ได้ออนอำนาจในการออกหรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือการต่ออายุ ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ใบสำคัญความสมควรเดินอากาศ และใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทั้งนี้ เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับแจ้งอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการโอนอำนาจดังกล่าว และใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองดังกล่าวต้องออกรับรอง</p> <p>ความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือได้รับการต่ออายุโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดแห่งภาคผนวก ๑ ภาคผนวก ๘</p>				

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	และภาคผนวกอื่นที่เกี่ยวข้องแห่ง อนุสัญญา และบทแก้ไขเพิ่มเติม ภาคผนวกดังกล่าว”				
๑๙	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากแก้ไขให้สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติในปัจจุบัน (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ตามมาตรา ๔๑/๒๑ ได้กำหนดไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานจากผู้อำนวยการฯ โดยการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด ซึ่งในเรื่องการผลิตอากาศยานได้มีการบัญญัติไว้ในมาตราดังกล่าวอยู่แล้ว การยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ จึงมีความเหมาะสมแล้ว (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก ตามมาตรา ๔๑/๒๑ ได้กำหนดไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตอากาศยาน เว้นแต่ จะได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานจากผู้อำนวยการฯ โดยการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ</p>	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยมีวัตถุประสงค์ยกเลิกการขออนุญาตเบื้องต้น ที่เป็นการสร้างขั้นตอนที่ยุ่งยาก ซับซ้อนเกินความจำเป็น และตัดเรื่องให้ออกเป็นกฎกระทรวงออก ทั้งนี้ ในส่วนของการทบทวนหมวด ๔ แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ ทั้งระบบให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์จะพิจารณาในรอบการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งฉบับ อีกครั้ง

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ที่กำหนดในข้อกำหนด ซึ่งในเรื่องการผลิตอากาศยานได้มีการบัญญัติไว้ในมาตราดังกล่าวอยู่แล้ว การยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ จึงมีความเหมาะสมแล้ว (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข หมวดเรื่องการผลิต การประกอบกิจการผลิต อากาศยานควรมีการทบทวนทั้งระบบ เนื่องจากในปัจจุบัน เทคโนโลยีการบินได้พัฒนามาถึงอากาศยานสมัยใหม่ ใช้ระบบ ไฟฟ้า หรือระบบไฮโดรเจน มีการผลิตอากาศยานขนาดเล็กต่ำกว่า ๕,๗๐๐ กิโลกรัม ซึ่งกฎหมายของประเทศไทยยังไม่เอื้ออำนวยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการลงทุนผลิต อากาศยานสมัยใหม่ (Advanced Air Mobility) จึงควรมีการ ทบทวนกฎหมายเรื่องนี้ทั้งระบบ รวมทั้งมาตรา ๖/๒ ด้วย (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์ / ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี / นาย ประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๒ ไม่เหมาะสม (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	
๒๐	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๒๖ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน	๒ ๔๐%	๓ ๖๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุม กรณีการเข้ามาในราชอาณาจักรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ ซึ่งเป็นกรณี เดียวกันกับมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคแรก ที่ใช้บังคับกับ</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ ให้ครอบคลุมกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต่างประเทศนำอากาศยานบินเข้ามาใน ราชอาณาจักรในลักษณะเช่าเหมาลำ ซึ่งบทบัญญัติกำหนดไว้เฉพาะการทำการบิน</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>“มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกในกรณีที่เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การด้านการบินพลเรือนของประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และ</p>			<p>ผู้ดำเนินการเดินอากาศแบบประจำ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมกรณีการเข้ามาในราชอาณาจักรของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ ซึ่งเป็นกรณีเดียวกันกับมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคแรก ที่ใช้บังคับกับผู้ดำเนินการเดินอากาศแบบประจำ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยปรับแก้ไขคำผิดในวรรคสอง “เช่าเหมาลำ” (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข</p> <p>๑) ตัดวรรค ๒ และวรรค ๓ ออก</p> <p>๒) วรรค ๑ ให้แก้ไขดังนี้</p> <p>มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก</p>	<p>แบบประจำเท่านั้น ทั้งนี้ ไม่มีปัญหาในการบังคับใช้บทบัญญัติเดิมจึงไม่เห็นควรแก้ไขเนื้อหาในส่วนอื่น</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	ระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไข และข้อกำหนดของการอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ”			<p>๓) การอนุญาตสายการบินต่างชาติที่ทำการบินแบบประจำตาม มาตรา ๔๑/๑๒๖ ที่ต้องขออนุญาต Foreign Operating Permit ควรกำหนดค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมด้วย โดยพิจารณาเทียบกับประเทศอื่นที่เก็บค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียม ในลักษณะเดียวกันกับสายการบินของไทย</p> <p>๔) การตัดข้อความนี้ทำให้ครอบคลุมการขนส่งเพื่อการพาณิชย์ ทั้งแบบประจำและไม่ประจำ</p> <p>๕) ข้อความที่ตัดออกนั้น เขียนเกินมา เพราะนำเรื่อง AOC มาผูก ซึ่งมีอยู่ในหมวด ๗ อยู่แล้ว อีกทั้งกรณีการอนุญาตสายการบินของไทยเองตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ นั้นก็ได้มีการกล่าวซ้ำถึง AOC ซึ่งบัญญัติไว้ในหมวด ๗ เช่นกัน ดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไข มาตรา ๔๑/๑๒๖ เขียนในลักษณะเดียวกันกับ มาตรา ๔๑/๑๒๕</p> <p>๖) ตามอนุสัญญาชิคาโก ประเทศไทยมีอำนาจที่จะอนุญาตสายการบินต่างชาติให้ทำการบินแบบประจำภายใต้ระบบอนุญาตก็ได้ ระบบความตกลงก็ได้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงไม่ควรจะจำกัดอำนาจอธิปไตยของตนเองให้เหลือแต่ระบบความตกลงเท่านั้น</p> <p>๗) กรณีรัฐที่ประเทศไทยมิได้ให้การรับรอง เช่น ใต้หวัน นั้นมิได้มีความตกลงระหว่างประเทศไทยกับใต้หวัน ดังนั้น การตัดข้อความดังกล่าวออกจึงมีความเหมาะสมกับทั้งทางปฏิบัติและฐานอำนาจอธิปไตยในห้วงอากาศของประเทศไทย</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๘) ในข้อกำหนด สามารถมีหลักเกณฑ์และวิธีการสำหรับสายการบินประจำ ไม่ประจำ แตกต่างกันได้ (ดร.สิทธิชัย จันทราพันธ์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข หลักการและเหตุผลที่ควรแก้ไข:</p> <p>๑) ความซ้ำซ้อนและความไม่จำเป็นของถ้อยคำ: ร่างมาตรานี้มีลักษณะของการเขียนที่เยิ่นเย้อและซ้ำซ้อนในบางส่วนซึ่งสามารถปรับปรุงให้กระชับและเข้าใจง่ายขึ้น โดยไม่สูญเสียความหมายเดิม</p> <p>๒) ความชัดเจนของ "องค์กรด้านการบินพลเรือน": ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า "องค์กรด้านการบินพลเรือน" หมายถึงองค์กรใด มีอำนาจหน้าที่อย่างไร เพื่อป้องกันการตีความที่คลาดเคลื่อนและเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าใจตรงกัน</p> <p>๓) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข: การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต ควรมีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากกว่านี้ เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง</p> <p>๔) การอ้างอิงอนุสัญญา: มีความพยายามที่จะอ้างอิง "ประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา" แต่ก็ยังคลุมเครือ ควรต้องอ้างอิงถึงอนุสัญญาให้ชัดเจน ว่าเป็นอนุสัญญาใด</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๕) "ข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก" ควรมีการกลั่นกรองโดยผู้เชี่ยวชาญ ไม่ควรขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของบุคคลใดบุคคลหนึ่งมากเกินไป ข้อเสนอแนะในการแก้ไขถ้อยคำ:</p> <p>"มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่จะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาใน หรือออกจากราชอาณาจักร จะต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate - AOC) จากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้น โดยรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation – Chicago Convention) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องมีมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าว และต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>ในกรณีที่มีการบริการขนส่งทางอากาศดังกล่าวเป็นการให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้น โดยรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				พลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องมีมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าว และต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข การขออนุญาต การพิจารณาอนุญาต ระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดในการอนุญาตตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง" <i>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</i>	
๒๑	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๔๑/๑๓๔ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ	๒ ๒๙%	๕ ๗๑%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากจะทำให้สนามบินใช้ความระมัดระวังมากขึ้นในการที่จะก่อให้เกิดการล่าช้าหรือยกเลิกเที่ยวบิน (ที่ผ่านมาเกิดระบบล่มที่สนามบินในประเทศไทยแต่สนามบินที่ประเทศอื่นไม่เกิดเพราะมีการใช้ระบบที่เชื่อถือได้และมีแผนรองรับเหตุฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ) <i>(นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</i> ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ๑) คุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร: ร่างมาตรานี้มุ่งเน้นไปที่การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เช่น การปฏิเสธการรับขน การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ซึ่งเป็นปัญหาที่ผู้โดยสารสายการบินทั่วโลกต้องเผชิญ การกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิที่ชัดเจนจะช่วยให้	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก บทบัญญัตินี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารและเกิดความ เป็นธรรมกับผู้โดยสารและผู้ประกอบกิจการขนส่งฯ ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ สนามบินอนุญาตมีส่วนเกี่ยวข้องกับการที่ผู้ ประกอบกิจการขนส่งฯ ต้องยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ให้ต้องร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตาม มาตรการคุ้มครองสิทธิและความเสียหายที่ เกิดขึ้นดังกล่าวด้วย โดยให้เป็นอำนาจของ คณะกรรมการการบินพลเรือนในการออก ข้อบังคับเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการร่วมรับผิดชอบ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ในกรณีปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ในกรณีที่การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า มีสาเหตุจากความบกพร่องหรือการดำเนินงานของสนามบินหรือสนามบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตต้องร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง</p>			<p>ผู้โดยสารได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรมและได้รับการชดเชยที่เหมาะสม</p> <p>๒) กำหนดความรับผิดชอบที่ชัดเจน: ร่างมาตรานี้ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ทั้งสายการบินและสนามบิน ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติขึ้น ทำให้ผู้โดยสารสามารถเรียกร้องสิทธิของตนได้อย่างถูกต้อง และผู้ที่เกี่ยวข้องก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัดส่วนความรับผิดชอบของตน</p> <p>๓) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: การกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร และการกำหนดให้มีการร่วมรับผิดชอบระหว่างสนามบินและสายการบิน เป็นไปตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๔) ส่งเสริมความเป็นธรรมและการแข่งขัน: การมีกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารอย่างชัดเจน จะช่วยส่งเสริมความเป็นธรรมในการให้บริการของสายการบินและสนามบิน และยังช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมในอุตสาหกรรมการบินด้วย เนื่องจากทุกฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเดียวกัน</p> <p>๕) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศ: การมีกฎหมายที่ทันสมัยและคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารอย่างเหมาะสม จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศไทยในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	ระหว่างสนามบินและสายการบิน เป็นไปตามแนวทางของ ICAO และยังเป็นการส่งเสริมให้สายการบินและสนามบินเพิ่มมาตรฐานและความระมัดระวังในการให้บริการ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนด ความรับผิดชอบระหว่างสนามบิน และสายการบินในการปฏิบัติตาม มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการ การบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง”			<p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากบางสนามบินเป็นสนามบินร่วมกับทหาร หากภารกิจของทหารเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อการบิน เที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า กระทบต่อผู้โดยสาร จะเป็นความรับผิดชอบ ผู้ดำเนินการสนามบินด้วยหรือไม่ และความรับผิดชอบของสนามบิน ตามวรรคสองควรยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีความจำเป็นต้อง ดำเนินการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือการรักษาความปลอดภัย แก่อากาศยานหรือผู้โดยสาร (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข โดยขอให้ตรวจสอบว่าผู้มีอำนาจในการกำหนด มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ นั้น เป็น อำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) หรือของ ผู้อำนวยการฯ เนื่องจากตามเอกสารตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญ การแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้ ระบุเหตุผลว่าให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการฯ ในการออกข้อกำหนด ประกอบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๑๕ (๓) กำหนดให้ กบร. มีอำนาจในการกำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร หรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน ส่วนอำนาจของ กบร. ในการออกข้อบังคับนั้นระบุไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา ๑๕ (๖) ซึ่งเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและ การออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบิน พลเรือน ซึ่งไม่ใช่ข้อบังคับ โดยตรงเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>จึงขอให้พิจารณาว่าการเพิ่มเติมอำนาจในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสารในมาตรา ๑๕ (๓) มีความสอดคล้องอย่างเป็นระบบกับมาตราที่เกี่ยวข้องหรือไม่ อย่างไร (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑) มาตรา ๔๑/๑๓๔ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p>การปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า</p> <p>๒) แก้ไข มาตรา ๑๐๗/๓ เป็นมาตรา ๑๐๗/๓ (ผู้ได้รับใบอนุญาตหรือใบรับรองตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ) ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่าง ประเทศตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท</p> <p>๓) ควรมีบทเฉพาะกาลคุ้มครองบทบัญญัติที่ออกมาก่อน พ.ร.ก. ฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ</p> <p>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ต้นติกุล)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๔ ไม่เหมาะสม เนื่องจากตามวรรคสามของมาตราดังกล่าว เห็นว่า สนาบบินมีหน้าที่ร่วมรับผิดชอบ หากเหตุการณ์ เช่น การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน หรือสัมภาระสูญหาย มีสาเหตุมาจากความบกพร่องหรือการดำเนินงานของ สนาบบิน หรือ สนาบบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ สามารถแยกออกเป็นกรณีได้ดังนี้</p> <p>๑) สนาบบินมีผลโดยตรง กล่าวสนาบบินมีส่วนทำให้เกิด เหตุการณ์ความล่าช้า เช่น ระบบการจัดการสนาบบินมีผลทำให้เกิดความล่าช้า, ระบบตารางแสดงผลเที่ยวบินขัดข้อง เป็นต้น</p> <p>๒) สนาบบินมีผลทางอ้อม กล่าวคือความล่าช้าหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ได้เกิดจากความบกพร่องของสนาบบินโดยตรง แต่เกิดจากหน่วยงานอื่น เช่น สายการบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือปัจจัยด้านความปลอดภัย ดังนั้น จึงขอความกรุณา จาก กพท. ในการพิจารณาทบทวนข้อความในมาตราดังกล่าว ให้มีความเหมาะสมอีกครั้ง และ</p> <p>๓) ควรแก้ไข ในกรณีที่การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือ สัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า มีสาเหตุจากความบกพร่อง หรือการดำเนินงานของสนาบบินโดยตรง หรือสนาบบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าวโดยตรง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ สนาบบินต้องร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ตามวรรคหนึ่ง</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ความในวรรคข้างต้นไม่รวมถึงกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินเที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า อันเกิดจากการดำเนินงานของสนามบินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน ผู้โดยสาร อากาศยาน หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือเกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ หรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของสนามบิน (เช่น สรรพตानนท์, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๒.๕ ควรแก้ไข โดยขอให้ตรวจสอบว่าผู้มีอำนาจในการกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ นั้นเป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) หรือของผู้อำนวยความสะดวกฯ เนื่องจากตามเอกสารตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้ระบุเหตุผลว่าให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกฯ ในการออกข้อกำหนด ประกอบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๑๕ (๓) กำหนดให้ กปร. มีอำนาจในการกำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน ส่วนอำนาจของ กปร. ในการออกข้อบังคับนั้นระบุไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา ๑๕ (๖) ซึ่งเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ซึ่งไม่ใช่ข้อบังคับโดยตรงเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการ จึงขอให้พิจารณาว่าการเพิ่มเติมอำนาจในการออก</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิผู้โดยสารในมาตรา ๑๕ (๓) มีความสอดคล้อง อย่างเป็นระบบกับมาตราที่เกี่ยวข้องหรือไม่ อย่างไร (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	
๒๒	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไข เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๕๐/๑ ห้ามมิให้ผู้ได้รับ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่รวมทั้ง สมาชิกลูกเรือปฏิบัติหน้าที่เมื่อ (๑) ตกอยู่ภายใต้สารออกฤทธิ์ต่อ จิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่าจะทำให้ สมรรถนะของบุคคลเสื่อมลง (๒) ใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนปฏิบัติ หน้าที่ ให้ผู้อำนวยความสะดวกมีอำนาจกำหนดให้มี การตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ ต่อจิตประสาทในลักษณะที่อาจกระทบ	๒ ๓๔%	๔ ๖๖%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อให้เกิดสภาพบังคับ แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือที่ฝ่าฝืน (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ๑) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: ร่างมาตรานี้ได้นำหลักการ และข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) Annex 1 (Personnel Licensing) และ Annex 6 (Operation of Aircraft) มาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทย ซึ่งเป็น การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยให้เทียบเท่าสากล ๒) ครอบคลุมและชัดเจน: ร่างมาตรานี้ได้กำหนดขอบเขตของ "สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท" ไว้อย่างชัดเจน ครอบคลุมทั้งสาร เสพติด ยา และสารอื่น ๆ ที่มีผลต่อสมรรถนะในการปฏิบัติ หน้าที่ ทำให้ไม่เกิดช่องว่างในการตีความและการบังคับใช้ ๓) ให้อำนาจที่จำเป็น: ร่างมาตรานี้ได้ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยความสะดวก (ซึ่งน่าจะหมายถึงผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือน	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้เป็น ไปตามหลักการของภาคผนวก ๑ และ ภาคผนวก ๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ โดยได้รับความเห็น ไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุงมาตรา ๑๕/๑๐ (๖) โดยเพิ่มคำว่าลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่ เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเข้าไปด้วย และ ปรับปรุงบทกำหนดโทษให้สอดคล้องกัน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” หมายความว่า แอลกอฮอล์ ผน กัญชา ยาเสพติด และยานอนหลับ โคเคน สารกระตุ้น ด้านจิตประสาทตัวอื่น สารที่ทำให้เกิดภาพหลอนและสารระเหย แต่ไม่รวมถึงกาแฟและบุหรี่”			<p>ในการตรากฎหมาย การกำหนดไว้ในคำนิยามจะทำให้สามารถใช้ถ้อยคำดังกล่าวได้ เมื่อมีการอ้างอิงในมาตราอื่น ๆ ต่อไป (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข ดังนี้ กพท. ควรมีอำนาจดุลยพินิจออกข้อปฏิบัติ และข้อห้ามได้ตามความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสารออกฤทธิ์ต่อประสาทหรือเรื่องอื่น โดยใช้กับผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการบินพลเรือนทุกตำแหน่ง ไม่จำกัดเฉพาะผู้ประจำหน้าที่ หรือสมาชิก ลูกเรือเท่านั้น ดังนั้น จึงควรพิจารณาปรับปรุงมาตรา ๑๕/๑๐ (๖) โดยเพิ่มคำว่า ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเข้าไปด้วย พร้อมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เกิดความเหมาะสม (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์ / ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิภูลรังสี / นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการเบื้องต้น ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรนำนิยามคำว่า “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” ตามวรรคท้ายของมาตราดังกล่าวไปบัญญัติไว้ในบทนิยามในมาตรา ๔ เพื่อกรณีในอนาคตจะมีการใช้ถ้อยคำนี้ในมาตราอื่น ๆ ทั้งนี้ เจตนารมณ์ในการใช้คำนิยามดังกล่าว อาจจะเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้รองรับการนำไปใช้ในกรณีต่าง ๆ และเพื่อความเป็นระบบในการตรากฎหมายการกำหนดไว้ในคำนิยามจะทำให้</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				สามารถใช้ถ้อยคำดังกล่าวได้ เมื่อมีการอ้างอิงในมาตราอื่น ๆ ต่อไป (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๒.๔ ควรแก้ไข ควรครอบคลุมบุคคลากรที่ปฏิบัติงานภาคพื้นใน สนามบินด้วย (นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))	
๒๓	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไข เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ใน การกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนให้สำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการ ในเรื่อง ดังต่อไปนี้ (๑) จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อการ ควบคุมคุณภาพการรักษาความ ปลอดภัยการบินพลเรือน	๑ ๒๐%	๔ ๘๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นาย ประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ต้นดีกุล) ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไข แม้ว่า ทอท. เห็นด้วยในหลักการเนื่องจาก เป็น การปรับแก้ไขเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบ จากโครงการ FAA IASA แต่มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้ ๑) "(๔) ... ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทผู้ตรวจสอบการ รักษาความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจในการทำหรือสิ่งของ ดังต่อไปนี้และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาตฯ รวมทั้งเขตหวงห้ามและพื้นที่ของผู้ดำเนินการในสนามบิน ... ๒) วัตถุประสงค์ห้าม เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ" ตาม กฎหมาย กฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดอำนาจและหน้าที่	คงเนื้อหาไว้ตามหลักการของร่างที่เสนอโดย มีการแก้ไขถ้อยคำเล็กน้อยให้ครอบคลุมถึงผู้ ให้บริการการเดินอากาศด้านอื่น ๆ ที่ถูก กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนแห่งชาติ นอกเหนือจาก ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ และครอบคลุม ถึงการตรวจสอบบนอากาศยานด้วย ทั้งนี้ บทบัญญัตินี้เป็นการกำหนดอำนาจของ ผู้ตรวจสอบด้านการบินด้านการรักษา ความปลอดภัยตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ จึงไม่สามารถกำหนดอำนาจสำหรับผู้ตรวจสอบ ซึ่งเป็นพนักงานของผู้ดำเนินการสนามบิน อนุญาต สำหรับ Internal Audit ซึ่งเป็น กระบวนการภายในและมีใช้การใช้อำนาจ ตามกฎหมายได้ โดยจะรับความเห็นในเรื่อง

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>(๒) จัดให้มีการทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระสินค้า และสิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบการควบคุมการเข้าถึงและการออกแบบของสนามบิน เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัย</p> <p>(๓) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความต้องการและความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>			<p>ของผู้ดำเนินการสนามบิน (เช่น ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๒๘๓) ไม่อนุญาตให้นำวัตถุต้องห้ามเข้าเขตหวงห้ามของสนามบิน ดังนั้น ในกรณีนี้เห็นควรให้ กพท. พิจารณาการทบทวนแก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพิ่มแนวทางปฏิบัติให้ผู้ดำเนินการสนามบินรวมถึงผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติกรณีพบวัตถุต้องห้ามตามมาตรา ๕๐/๒๑ ให้พนักงานตรวจค้น/พนักงานรักษาความปลอดภัยดำเนินการอย่างไร</p> <p>๓) การกำหนดอำนาจของผู้ตรวจสอบด้านการบินของ กพท. ในวรรคสอง ควรมีการกำหนดอำนาจสำหรับผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นพนักงานของผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต สำหรับ Internal Audit ด้วยหรือไม่</p> <p><i>(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</i></p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้แบ่งความรับผิดชอบ และกำหนดผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยด้านการบินด้วย จึงเสนอให้พิจารณาเพิ่ม “ผู้ให้บริการระบบ การสื่อสาร ระบบช่วย การเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” ใน (๓) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว <i>(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</i></p>	<p>การกำหนดแนวทางปฏิบัติของผู้ดำเนินการสนามบินรวมถึงผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกรณีพบวัตถุต้องห้ามตามมาตรา ๕๐/๒๑ ให้มีความชัดเจนสำหรับการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น/พนักงานรักษาความปลอดภัยไปพิจารณาต่อไป</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทน ควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการ ครัวการบิน และผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนด ในแผนรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๔) จัดให้มีการดำเนินกิจกรรม เพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนใน รูปแบบอื่น ๆ ตามความเหมาะสม และเป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยง ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือน</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตาม มาตรานี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบิน ประเภทผู้ตรวจสอบการรักษา ความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจ ในการทำหรือมีสิ่งของดังต่อไปนี้ และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบิน อนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต รวมทั้งเขตหวงห้าม และพื้นที่ของ ผู้ดำเนินการในสนามบินที่อยู่ภายใต้</p>			<p>๒.๓ ควรแก้ไข เนื่องจากแผนรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้แบ่งความรับผิดชอบ และ กำหนดผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการรักษาความปลอดภัยด้านการบินด้วย จึงเสนอให้ พิจารณาเพิ่ม “ผู้ให้บริการระบบ การสื่อสาร ระบบช่วยการ เดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” ใน (๓) เพื่อให้ สอดคล้องกับแผนดังกล่าว (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๔ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะ (รวมการแก้ไขที่เสนอ): "มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>(๒) จัดให้มีการทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือน และมาตรการรักษา ความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และ สิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบการควบคุมการเข้าถึงและ การออกแบบของสนามบิน เพื่อประเมินประสิทธิภาพของ การรักษาความปลอดภัย</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อใช้ในการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>(๑) เครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น อุปกรณ์บันทึกภาพ บันทึกเสียง</p> <p>(๒) วัตถุต้องห้าม เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ</p> <p>(๓) เอกสารเสมือนจริง เช่น บัตรเข้าพื้นที่ บัตรติดยานพาหนะ บัตรโดยสารอากาศยานบัตรผ่านขึ้นอากาศยาน</p> <p>(๔) สิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้ในการตรวจสอบหรือทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล”</p>			<p>(๓) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความต้องการและความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการครีวการบิน และผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๔) จัดให้มีการดำเนินกิจกรรมเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในรูปแบบอื่น ๆ ตามความเหมาะสมและเป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจในการทำหรือมีสิ่งของดังต่อไปนี้และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต รวมทั้งเขตหวงห้าม และพื้นที่ของผู้ดำเนินการในสนามบินที่อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อใช้ในการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(๑) เครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น อุปกรณ์บันทึกภาพ บันทึกเสียง</p> <p>(๒) วัตถุต้องห้าม (ตามที่นิยามไว้ใน... หรือตามรายการที่ระบุไว้ใน...) เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ</p> <p>(๓) เอกสารที่ใช้ในการฝึกอบรม หรือเอกสารจำลองสถานการณ์ เช่น บัตรเข้าพื้นที่ปลอม</p> <p>(๔) สิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้ในการตรวจสอบหรือทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล</p> <p>(๕) การเข้าถึง, จัดเก็บ, ใช้, หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้มาตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) ต้องเป็นไปตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๖) ในกรณีเร่งด่วนและจำเป็นเพื่อรักษาความปลอดภัย เจ้าพนักงานอาจเข้าพื้นที่ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า แต่ต้องรายงานเหตุผลและความจำเป็นในการเข้าพื้นที่นั้นให้เจ้าของพื้นที่ หรือผู้ดูแล ทราบโดยเร็วที่สุด การดำเนินการตามมาตรานี้จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หรือมาตรฐานสากลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง" และเพิ่มในส่วนบทนิยามศัพท์ "เขตหวงห้าม" หมายความว่า ...</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๒๔	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้ง สนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ”	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากการจัดตั้งควรเป็นอำนาจของ ผอ.กพท. ในการพิจารณาด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๑.๓ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข</p> <p>๑) เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และอาจซ้ำซ้อนกับการขอและออกใบรับรองบริการ การเดินอากาศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการตามพันธกรณี ข้อ ๒๘ แห่งอนุสัญญาและเพื่อกำกับดูแลการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ซึ่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีแก้ไข</p> <p>ทั้งนี้ การกำหนดให้อำนาจผู้อำนวยการ ในการอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินเป็นการ พิจารณาในส่วนของมาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวกที่เกี่ยวข้อง โดยข้อพิจารณาใน ประเด็นอื่นเช่น ด้านนโยบายจะถูกกำกับ ผ่านแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ ของประเทศ รวมถึงเรื่องสิ่งแวดล้อมจะต้อง เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความคุ้มครอง สิ่งแวดล้อม ซึ่งจะถูกกำหนดไว้ในหลักเกณฑ์ ในการยื่นขออนุญาตอยู่แล้ว</p> <p>สำหรับข้อคิดเห็นในการยกเลิกการออก ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ อยู่ในขั้นตอนการหารือ ภายในของ กพท. เนื่องจากเป็นการ ปรับเปลี่ยนโครงสร้างและระบบการกำกับ ดูแลในส่วนของการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งจะพิจารณาในรอบการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งฉบับ อีกครั้ง</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>สะดวกในการเดินอากาศโดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๔ ดังนี้</p> <p>“มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจาก ...”</p> <p>นอกจากนี้ ขอเสนอแก้ไขโดยเพิ่มบทนิยามต่อไปนี้ ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังนี้</p> <p>“บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” หมายความว่า การจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบสื่อสาร ระบบช่วย การเดินอากาศ หรือระบบติดตามอากาศยาน</p> <p>“บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน” หมายความว่า บริการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจและรายงานสภาพอากาศบริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตราย ต่อการบิน รวมถึงการจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบิน</p> <p>๒) เนื่องจากการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตในการจัดตั้งสนามบินนั้น เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียหลายกลุ่ม จึงต้องมีการพิจารณาให้ครอบคลุมในหลายมิติ เช่น การจัดทำ EIA ความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐหรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกด้านก่อนการพิจารณา</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>อนุมัติหรือไม่อนุมัติ เป็นต้น การกำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกฯ เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินแต่เพียงผู้เดียว ทำให้ผู้อำนวยความสะดวกฯ ต้องรับภาระในการชี้แจงเหตุผลในการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตแต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้การพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตนั้น เป็นคำสั่งทางปกครองจึงต้องพิจารณารวมไปถึงกระบวนการอุทธรณ์ด้วย การพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินจึงควรอยู่ในรูปแบบองค์กรกลุ่มหรือคณะบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อลดความเสี่ยงในการใช้อำนาจตัดสินใจอนุญาตหรือไม่อนุญาต ซึ่งอาจนำไปสู่การร้องเรียน ข้อพิพาทหรือการใช้สิทธิทางศาล</p> <p>(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกเป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และอาจซ้ำซ้อนกับการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการตามพันธกรณีข้อ ๒๘ แห่งอนุสัญญาและเพื่อกำกับดูแลการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>สะดวกในการเดินอากาศโดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๔ ดังนี้ “มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจาก ...” นอกจากนี้ขอเสนอแก้ไขโดยเพิ่มบทนิยามต่อไปนี้ ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังนี้ “บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” หมายความว่า การจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ หรือระบบติดตามอากาศยาน “บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน” หมายความว่า บริการที่เกี่ยวกับการตรวจและรายงานสภาพอากาศบริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตรายต่อการบิน รวมถึงการจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบิน และเนื่องจากการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตในการจัดตั้งสนามบินนั้น เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียหลายกลุ่ม จึงต้องมีการพิจารณาให้ครอบคลุมในหลายมิติ เช่น การจัดทำ EIA ความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐหรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกด้านก่อนการพิจารณาอนุมัติหรือไม่อนุมัติ เป็นต้น การกำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกฯ เป็นผู้ที่มีอำนาจพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบิน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				แต่เพียงผู้เดียว ทำให้ผู้อำนวยการฯ ต้องรับภาระในการชี้แจงเหตุผลในการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตแต่เพียงผู้เดียวนอกจากนี้การพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตนั้น เป็นคำสั่งทางปกครองจึงต้องพิจารณารวมไปถึงกระบวนการอุทธรณ์ด้วยการพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินจึงควรอยู่ในรูปแบบองค์กรกลุ่มหรือคณะบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อลดความเสี่ยงในการใช้อำนาจตัดสินใจอนุญาตหรือไม่อนุญาต ซึ่งอาจนำไปสู่การร้องเรียนข้อพิพาท หรือการใช้สิทธิทางศาล <i>(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</i>	
๒๕	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้บัญชาการใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้มีอายุให้มีอายุไม่เกิน	๐ ๐%	๕ ๑๐๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม - ไม่มี ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากการจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศควรเป็นการอนุญาตในครั้งแรกที่จะมีการจัดตั้งเท่านั้น สำหรับการรักษาคุณภาพหรือมาตรฐานของสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินหรือใบรับรองเครื่องอำนวยความสะดวกฯ ซึ่งจะต้องมีเรื่องมาตรฐานต่าง ๆ รวมทั้งมีการกำหนดอายุใบรับรองต่าง ๆ รองรับไว้แล้ว มิเช่นนั้นอาจเป็นการกำหนดเงื่อนไขที่ซ้ำซ้อนกัน <i>(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</i>	ตัดเนื้อหาในวรรคสองเรื่องกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศออกตามข้อคิดเห็น ทั้งนี้ สำหรับข้อคิดเห็นในการยกเลิกการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ อยู่ในขั้นตอนการหารือภายในของ กพท. เนื่องจากเป็นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างและระบบการกำกับดูแลในส่วนของทำให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งจะพิจารณาในรอบการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งฉบับ อีกครั้ง

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	สิบปี ทั้งนี้ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทของสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ขออนุญาต”			<p>๒.๒ ควรแก้ไข ด้วยเหตุผลตามที่แสดงความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ กฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ มาตรา ๑๕/๒๑ กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินอากาศให้มีอายุตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่ต้องไม่เกินสิบปี และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๕ ดังนี้</p> <p>“มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้ เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด โดยคำนึงถึงประเภทของสนามบินที่ขออนุญาต”</p> <p>(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑) การอนุญาตจัดตั้งสนามบินที่กฎหมายมิได้กำหนดระยะเวลาไว้ ถือว่าสอดคล้องกับแนวคิดการกำกับดูแลความปลอดภัยในปัจจุบัน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ที่เน้นการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง เมื่อมีเหตุไม่ปลอดภัยเกิดขึ้น ก็จะใช้วิธีการพักใช้หรือเพิกถอนเป็นสำคัญ ดังนั้น การกำหนดอายุใบอนุญาตและต้องพิจารณาต่ออายุ ทุกรอบระยะเวลา จึงเป็นการดำเนินการที่มีความซ้ำซ้อน เป็นภาระทั้งฝ่ายกำกับดูแล และฝ่ายผู้ได้รับใบอนุญาต ทั้งนี้ ในการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง สมควรพิจารณาให้ผู้อำนวยการ กพท. มีอำนาจในการออกกฎ กำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ได้ รวมทั้งมีอำนาจเข้าตรวจสอบเป็นระยะได้ ซึ่งจะดีกว่าการตรวจสอบเคร่งครัดในช่วงการต่ออายุใบอนุญาต</p> <p>๒) ส่วนค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ (ถ้ามี) สมควรกำหนดให้มีความเหมาะสมตามประเภทและขนาดของกิจกรรม (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๔ ควรแก้ไข ด้วยเหตุผลตามที่แสดงความคิดเห็นในร่าง มาตรา ๒๔ กฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ ปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์ การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่อง อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่ แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>มาตรา ๑๕/๒๑ กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินทางอากาศให้มีอายุตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่ต้องไม่เกินสิบปี และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๕ ดังนี้ “มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทของสนามบินที่ขออนุญาต”</p> <p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๕ ควรแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑) เพิ่มกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุล: อาจเพิ่มกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจของผู้อำนวยการ เช่น กำหนดให้ต้องรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียก่อนออกข้อกำหนด หรือกำหนดให้มีคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งของผู้อำนวยการ</p> <p>๒) กำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน: ควรกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการพิจารณาออกข้อกำหนด กำหนดอายุใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม</p> <p>๓) เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับผลกระทบ: ควรมีบทบัญญัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับผลกระทบของการแก้ไขหรือการไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการ</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๒๖	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการยกเลิกเพื่อให้เป็นไปตามนิยาม สนามบินอนุญาตที่มีการแก้ไข (<i>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</i>)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก การกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแล ด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือ ให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือ คณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด และเพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมดโดยยกเลิกกรณีรัฐมนตรีมีอำนาจให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (<i>นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</i>)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก การกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแล ด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบิน</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปสนามบินอนุญาตจะหมายถึงสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามมาตรา ๕๑ เท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้ ในส่วนของสนามบินของส่วนราชการที่จะมีการจัดตั้งขึ้นใหม่สำหรับใช้ในการขึ้นลงของอากาศยานราชการที่ได้รับการยกเว้นตาม มาตรา ๕ นั้น จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ จึงไม่ต้องการประกาศกำหนดให้มีสถานะเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และสำหรับสนามบินอนุญาตที่มีอยู่เดิมจะมี</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>พลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด และเพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมดโดยยกเลิกกรณีรัฐมนตรีมีอำนาจให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) เห็นว่ารัฐมนตรีควรมีอำนาจประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตโดยเฉพาอย่างยิ่งสนามบินที่ใช้สำหรับการเดินอากาศในราชการ (ทหาร ตำรวจ ศุลกากร และอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หากรัฐมีนโยบายที่จะส่งเสริมการบินทั่วไปหรือเปิดให้อากาศยานพลเรือนได้ใช้ทรัพยากรสนามบินดังกล่าวด้วย รัฐมนตรีย่อมต้องมีอำนาจประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตได้ โดยควรมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดได้ด้วย</p>	<p>การกำหนดบทเฉพาะกาลรองรับความเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศเพื่อให้สามารถใช้งานได้ต่อไปตามกฎหมาย</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒) ทั้งนี้ เมื่อประกาศแล้ว ให้สนามบินดังกล่าวมีสิทธิหน้าที่เสมือน สนามบินอนุญาตที่จะต้องปฏิบัติตาม สนามบินอนุญาตจะต้อง ทำตาม อย่างไรก็ตาม เพื่อความเหมาะสม ผู้อำนวยการ กพท. ควรใช้อำนาจใช้ดุลพินิจบังคับใช้กฎให้เหมาะสมกับสภาพการ ใช้ งานของสนามบินที่เกี่ยวข้อง (โปรดดูประกอบรายละเอียดของ ข้อความร่างแก้ไขมาตรา ๕ วรรค ๒ ข้างต้น)</p> <p>๓) ที่เห็นด้วย คือ สำหรับหน่วยงานของรัฐที่มีวัตถุประสงค์ ในการให้บริการสนามบินสาธารณะโดยตรง สมควรที่จะอยู่ ภายใต้อำนาจขออนุญาตจัดตั้งสนามบิน ไม่สมควรใช้วิธีการ ประกาศกำหนด ในกรณีที่เป็นสนามบินที่ประกาศจัดตั้งไปแล้ว ก็ควรพิจารณาให้มีบทบัญญัติกำหนดให้สนามบินดังกล่าวมีสิทธิ และหน้าที่เสมือนผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน</p> <p>(ดร. สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร. ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข :</p> <p>"มาตรา ๕๕/๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการจัดตั้งและ การดำเนินงานของสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย ให้รัฐมนตรี ว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ การบินพลเรือนมีอำนาจประกาศกำหนดให้พื้นที่ใดเป็น สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานได้ การประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยอย่างน้อยต้องคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้ (๑) ความเหมาะสมของพื้นที่ในด้านกายภาพ เช่น ขนาด ลักษณะ และสิ่งกีดขวาง (๒) ความปลอดภัยในการเดินอากาศ (๓) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (๔) ความจำเป็นในการให้บริการสาธารณะ (๕) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศ ก่อนการประกาศตามวรรคหนึ่งให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย และประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกาศนั้น ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคสอง ภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวง"</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	
๒๗	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน	๔ ๘๐%	๑ ๒๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป่องคึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงาน</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ทั้งนี้ ในส่วนของความเห็นที่เสนอแก้ไขเป็นกรณีเสนอให้ปรับถ้อยคำให้สอดคล้องกับบทบัญญัติมาตราอื่นโดยมิใช่การแก้ไขหลักการหรือสาระสำคัญ</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>“มาตรา ๖๐/๑ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตจะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยความสะดวก ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในข้อบังคับโดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้งขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและประเภทการบิน”</p>			<p>กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด (<i>นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</i>)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด (<i>นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</i>)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) ยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัย: ร่างมาตรานี้กำหนดให้การเปิดให้บริการสนามบินแก่สาธารณะ (ทั้งสนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราว) ต้องมี "ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ" ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยที่สำคัญยิ่ง การมีใบรับรองนี้เป็นการบังคับให้สนามบินต้องมีคุณสมบัติและมาตรฐานการดำเนินงานที่แน่นอน ไม่ใช่แค่ขออนุญาตจัดตั้งแล้วจะเปิดบริการได้เลย</p> <p>๒) สอดคล้องกับหลักสากล: การกำหนดให้มีใบรับรองการดำเนินงานฯ สอดคล้องกับแนวปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ใน Annex 14 (Aerodromes) และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมุ่งเน้นที่การรับรองมาตรฐานการดำเนินงานของสนามบิน (Aerodrome Certification) เพื่อให้มั่นใจว่าสนามบินมีการจัดการและดำเนินงานที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล</p> <p>๓) ความชัดเจนในทางปฏิบัติ: ร่างมาตรานี้กำหนดให้ประเภทของใบรับรองฯ เป็นไปตามประเภทของสนามบิน โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ (สภาพที่ตั้ง, ขนาดอากาศยาน, จำนวนผู้โดยสาร, ประเภทการบิน) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่เหมาะสมและปฏิบัติได้จริง</p> <p>๔) ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการ: การให้ "ผู้อำนวยการ" (ซึ่งน่าจะหมายถึงผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือตำแหน่งเทียบเท่า) เป็นผู้ออกใบรับรองฯ เป็นการมอบอำนาจ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ให้แก่หน่วยงานกำกับดูแลโดยตรง ทำให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพ</p> <p>๕) ความต่อเนื่องจากกฎหมายเดิม: การแก้ไขมาตรา ๖๐/๑ นี้เป็นการปรับปรุงกฎหมายเดิมให้ทันสมัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลมากขึ้น</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเสนอให้ปรับแก้ไขความในวรรคท้ายเป็น "ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด โดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้ง ขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและประเภทการบิน" เพื่อให้เกิดความชัดเจน โดยเทียบเคียงจากร่างมาตรา ๒๕ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p>	
๒๘	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข</p> <p>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป๋องคึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีแก้ไข เนื่องจาก ในการแก้ไขเพิ่มเติมประสงค์จะปรับปรุงถ้อยคำที่อ้างอิงไปยังมาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕ ที่ถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๙ แห่งพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>พ.ศ. ๒๕๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม</p> <p>ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ผู้อำนวยการอาจกำหนดให้ใช้คุณสมบัติและลักษณะอื่นที่แตกต่างจากที่กำหนดในวรรคหนึ่งก็ได้</p> <p>ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่ใช้บังคับกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ”</p>			<p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตาม</p>	๒๕๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีได้กระทบกับหลักการของเนื้อหาเดิม

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>มาตรฐานที่ ICAO กำหนด (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเสนอให้ปรับแก้ไขเป็น "มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม"</p> <p>เพื่อให้สอดคล้องกับการกำหนดเกี่ยวกับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินในวรรคสอง รวมทั้งข้อกำหนด กพท. และประกาศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข: ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>"มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) โดยอนุโลม"</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน อาจได้รับยกเว้นไม่ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดในวรรคหนึ่งได้</p> <p>หากรัฐมนตรีกำหนดหลักเกณฑ์ที่แตกต่างออกไปโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาโดยคำนึงถึงลักษณะเฉพาะของการดำเนินงานสนามบินประเภทดังกล่าว และต้องเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการแก้ไขเพิ่มเติม ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่ใช้บังคับกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ"</p> <p><i>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</i></p>	
๒๙	กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๖๐/๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน”	๔ ๘๐%	๑ ๒๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสมไม่มีข้อเสนอแก้ไข <i>(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</i></p> <p>๑.๒ เหมาะสมไม่มีข้อเสนอแก้ไข <i>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)</i></p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก และการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ใช้งบประมาณของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตในส่วน ของราชการหรือรัฐวิสาหกิจมีกฎหมายซึ่งกำหนดกระบวนการ ในการพิจารณาโดย ผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติ</p>	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มี การแก้ไข ทั้งนี้ ในส่วนของความเห็นที่เสนอแก้ไขเป็นกรณีเสนอให้ปรับวิธีการเขียนโดยมิใช่การแก้ไขหลักการหรือสาระสำคัญ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>โดยตรงอยู่แล้ว (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก และการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ใช้งบลงทุนของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตในส่วนของการหรือรัฐวิสาหกิจมีกฎหมายซึ่งกำหนดกระบวนการในการพิจารณาโดยผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติโดยตรงอยู่แล้ว (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ถ้อยคำ): เพื่อความชัดเจนอาจปรับแก้ถ้อยคำเล็กน้อยดังนี้: "งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการ พร้อมทั้งรายละเอียดตามที่ผู้อำนวยการกำหนด ก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน"</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	
๓๐	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑	๔ ๘๐%	๑ ๒๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทร์านนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)</p>	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีแก้ไข โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมท่าอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลงหน่วยงาน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แต่เดิม ได้แก่ กรมการบินพลเรือน ซึ่งต่อมามีการแยกองค์การกำกับดูแลออกมาจัดตั้งเป็น กพท. และกรมท่าอากาศยาน จึงต้องมีการแก้ไขมาตรานี้ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของที่มีการเปลี่ยนแปลงไป (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แต่เดิม ได้แก่ กรมการบินพลเรือน ซึ่งต่อมามีการแยกองค์การกำกับดูแลออกมาจัดตั้งเป็น กพท. และกรมท่าอากาศยาน จึงต้องมีการแก้ไขมาตรานี้ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของที่มีการเปลี่ยนแปลงไป (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p>	
๓๑	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ จัตวา แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖๐ จัตวา ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในราชกิจจานุเบกษากำหนด	๑ ๑๖%	๕ ๘๔%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากจะทำให้มีการควบคุมผู้ประกอบการในเขตลานจอดทั้ง Ground Handling Agent ทั่วไปและ Aircraft maintenance ที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น (นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามหลักการเดิมตามร่างที่เสนอ โดยมีการแก้ไขถ้อยคำให้ครบถ้วนและถูกต้องตามข้อคิดเห็น ทั้งนี้ หลักการของการแก้ไขคือการปรับจากอำนาจรัฐมนตรีเป็นอำนาจของผู้อำนวยการ เนื่องจาก กพท. พิจารณาแล้วเห็นว่า การประกาศเขตลานจอดอากาศยานและการกำกับดูแลผู้ให้บริการในเขตลานจอดอากาศยานและ</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ลานจอดอากาศยานของสนามบิน อนุญาต เมื่อผู้อำนวยการกำหนดลานจอด อากาศยานของสนามบินใดแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการ ให้บริการในลานจอดอากาศยาน หรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่ได้รับ อนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการ ในลานจอดอากาศยานหรือบริการ ช่างอากาศจากผู้อำนวยการ”</p>			<p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไขข้อความ "ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการ ในบริเวณลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตเว้นแต่ได้รับ อนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือ บริการช่างอากาศยานจากผู้อำนวยการ" แก้ไขให้มีการระบุให้ ผู้ดำเนินการสนามบินเป็นผู้กำหนดเขตลานจอดอากาศยาน ในข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ และมีการออกหลักเกณฑ์ ในการกำหนดเขตลานจอดอากาศยานเพื่อให้เป็นแนวทาง ในการกำหนดเขตลานจอดอากาศยานนั้นให้ไปอย่างถูกต้อง (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากคำว่า “ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจใน ราชกิจจานุเบกษา” อาจทำให้เกิดการตีความว่าเป็นการใช้ อำนาจอย่างไรใด อย่างหนึ่งในราชกิจจานุเบกษา โดยขอให้ พิจารณาเทียบเคียงถ้อยคำที่มีการใช้ในประกาศกฎหมาย/ กฎระเบียบต่าง ๆ ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งถ้อยคำที่เหมาะสม ยกตัวอย่างเช่น “การประกาศเขตลานจอดอากาศยานให้ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา” เป็นต้น โดยการประกาศในราช กิจจานุเบกษาเป็นหลักการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่า ด้วย การประกาศเรื่องในราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. ๒๕๖๖ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p>	<p>บริการช่างอากาศเป็นเรื่องทางเทคนิค ซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานซึ่งต้องเป็นอำนาจของ ผู้อำนวยการในการกำกับดูแล</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๓ ควรแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑) เรื่องนี้ไม่ใช่การกำกับดูแลทางเทคนิค แต่เป็นการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ในเรื่องการเข้าสู่ตลาด (Market Access) ของการให้บริการในลานจอด ดังนั้น จึงไม่สมควรเป็นอำนาจของผู้อำนวยการ กพท. แต่สมควรเป็นอำนาจของรัฐมนตรี (ร่วมกับ กบร.) โดยพิจารณาหลักการที่ปรากฏในหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ</p> <p>๒) หากมีความประสงค์ที่จะจัดบทบัญญัติให้สอดคล้องกับเนื้อเรื่อง สมควรย้ายไปอยู่ในหมวด ๔/๒</p> <p>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันตกุล)</p> <p>๒.๔ ควรแก้ไข เนื่องจากคำว่า “ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในราชกิจจานุเบกษา” อาจทำให้เกิดการตีความว่าเป็นการใช้อำนาจอย่างใดอย่างหนึ่งในราชกิจจานุเบกษา โดยขอให้พิจารณาเทียบเคียงถ้อยคำที่มีการใช้ในประกาศกฎหมาย/กฎระเบียบต่าง ๆ ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งถ้อยคำที่เหมาะสม ยกตัวอย่างเช่น “ราชกิจจานุเบกษา” เป็นต้น โดยการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นหลักการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการประกาศเรื่องในราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. ๒๕๖๖</p> <p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๕ ควรแก้ไข แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ: "มาตรา ๖๐ จัตวา ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต เมื่อได้มีการประกาศกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตใดตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการให้บริการในลานจอดอากาศยาน หรือให้บริการช่างอากาศ ณ สนามบินอนุญาตนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	
๓๒	<p>กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ ฉ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๐ ฉ ผู้ประกอบการให้บริการลานจอดอากาศยานจะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ไม่เกินอัตราที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	<p>๓ ๖๐%</p>	<p>๒ ๔๐%</p>	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการฯ และคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมาตราดังกล่าวกำหนดให้การคิดอัตราค่าบริการนั้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยแก้ไขปรับปรุงในส่วนของการกำหนดอัตราค่าบริการในลานจอดอากาศยานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดตามหลักการเดียวกันกับมาตรา ๑๕/๒๖ ในเรื่องอัตราค่าบริการการเดินอากาศ</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าบริการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด”			<p>๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอกำไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการฯ และคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมาตราดังกล่าวกำหนดให้การคิดอัตราค่าบริการนั้น จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๑.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากเห็นควรให้ทบทวนค่านิยามหรือแนวทางในการกำกับดูแล โดยใช้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกับข้อ ๖๐ จัตวา (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p> <p>๑.๒ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะ:</p> <p>"มาตรา ๖๐ ฉ "ลานจอดอากาศยาน" หมายความว่า บริเวณที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำหรือพื้นที่อื่นใด รวมถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และอุปกรณ์ ที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการขึ้น ลง จอด หรือเคลื่อนไหวยของอากาศยาน และให้หมายความรวมถึง ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ด้วย ทั้งนี้ เฉพาะที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๑ หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตามมาตรา ๕๓ ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานจะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ตามอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				กำหนด [เพิ่มบทกำหนดโทษ เช่น] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๐ ฉ ต้องระวางโทษ..." (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)	
๓๓	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๔/๒๔ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖๔/๒๔ ให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการ ดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของ ประเทศ และประสานงานในการ บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ใน ภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่ สูญหายหรือขาดการติดต่อและ ต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่	๒ ๔๐%	๓ ๖๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอกำไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันตกุล) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ๑) เพิ่มความชัดเจนในบทบาทและหน้าที่ของสำนักงาน กชย.: ความใหม่ได้ระบุบทบาทของสำนักงานคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (สำนักงาน กชย.) ไว้อย่าง ชัดเจนว่าเป็น "ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัย" และเป็น "หน่วยงานกลางของรัฐ" ในการดำเนินการ เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือฯ ซึ่งเป็นการต่อยุ่บทบาทหลัก และลดความคลุมเครือที่อาจเกิดขึ้นได้จากความเดิม ๒) บูรณาการการทำงานและขยายขอบเขตความร่วมมือ: ความใหม่ได้เน้นย้ำถึงบทบาทในการ "ประสานงานในการ บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง" ซึ่งเป็นการเปิดช่องให้ เกิดความร่วมมือกับหน่วยงานที่หลากหลายมากขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงาน	คงเนื้อหาไว้ตามหลักการของร่างที่เสนอ โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่ การให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยของศูนย์ประสาน งานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบ ภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานและแนวปฏิบัติ ของ ICAO ทั้งนี้ การใช้ถ้อยคำว่า “เขตค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของ ประเทศไทย” จะมีความหมายเหมาะสมกับ กรณีที่อาจมีพื้นที่บางส่วนในเขตค้นหาฯ อยู่ นอกเขตของประเทศไทยตามความตกลงกับ ประเทศใกล้เคียง ซึ่งการค้นหาจะรวมทั้ง อากาศยานไทยและอากาศยานต่างประเทศ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่าง ทันท่วงที โดยให้บริการในเขตค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ของประเทศไทย และให้มีหน้าที่ และอำนาจ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดทำแผนการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แห่งชาติเสนอให้ กชย. เห็นชอบ ตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒)</p> <p>(๒) กำกับดูแลการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้ เป็นไปตามมาตรการที่ กชย. กำหนด ตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓)</p> <p>(๓) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการใน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>(๔) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือ หน่วยงานของรัฐองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องใน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน</p>			<p>ภาคเอกชน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ๓) ครอบคลุมการดำเนินงานที่ครบถ้วนมากขึ้น: ความใหม่ได้ ระบุหน้าที่และอำนาจของสำนักงาน กชย. ไว้อย่างครอบคลุม ตั้งแต่การจัดทำแผนฯ การกำกับดูแล การศึกษาวิจัย การ ปฏิบัติการ การประสานงาน การให้คำแนะนำ การติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล ไปจนถึงการปฏิบัติการอื่นตามที่ กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตการดำเนินงานที่ ชัดเจนและครบถ้วน</p> <p>๔) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: การกำหนดให้การดำเนินการ ต้องเป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบ ภัยแห่งชาติ ซึ่งต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แสดงให้ เห็นถึงความพยายามในการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงาน ให้เป็นไปตามหลักสากล</p> <p>๕) ส่งเสริมการสงเคราะห์และช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกำหนด หน้าที่ของสำนักงาน กชย. ให้รวมถึงการ "ให้การสงเคราะห์ เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความ เสียหาย" เป็นการแสดงให้เห็นถึงความใส่ใจในด้าน มนุษยธรรม และเป็นการขยายขอบเขตการดำเนินงานให้ ครอบคลุมไปถึงการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์ด้วย</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>ประสบภัย และให้การสงเคราะห์ เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับ ภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย (๕) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรม เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย แก่หน่วยงาน ของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงาน อื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๖) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล การดำเนินการตามแผนการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แห่งชาติ</p> <p>(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรี มอบหมาย”</p>			<p>๖) มอบอำนาจให้องค์กรอื่นได้ การกำหนดให้ สำนักงาน กชย. มีหน้าที่และอำนาจที่ชัดเจนขึ้น ทำให้สามารถมอบหมายให้ หน่วยงานอื่น ๆ ได้ เพราะรู้ว่าต้องทำอะไร (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข บวท. มีข้อสังเกตว่า การให้บริการในเขตค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย หมายความว่าเฉพาะอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย เท่านั้น หรือครอบคลุมถึงอากาศยานที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ที่ประสบภัยในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ ตามตารางเปรียบเทียบ สารสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ระบุว่า เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่การให้บริการด้านการค้นหา และช่วยเหลือฯ ของสำนักงาน กชย. จึงควรแก้ไขจาก “...ของ ประเทศไทย” เป็น “...ในประเทศไทย” ทั้งนี้ ขอให้มีความสอดคล้อง กับเจตนารมณ์ที่จะแก้ไขถ้อยคำ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข มาตรา ๒๘ ซึ่งกำหนดหน้าที่ให้ผู้อำนวยความสะดวก กพท. อำนวยความสะดวกในกรณีอากาศยานต่างประเทศ เข้ามาช่วยเหลือ ก็ควรย้ายมาอยู่ในหมวดนี้ด้วย (ดร.สิทธิชัย จันทร์านนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ต้นติกุล)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				๒.๓ ควรแก้ไข โดยมีข้อสังเกตว่า การให้บริการในเขตค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย หมายความว่าถึงเฉพาะอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทยเท่านั้น หรือครอบคลุมถึงอากาศยานที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประสบภัยในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ ตามตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ระบุว่า เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่การให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของสำนักงาน กชย. จึงควรแก้ไขจาก “...ของประเทศไทย” เป็น “...ในประเทศไทย” ทั้งนี้ ขอให้มีความสอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่จะแก้ไขถ้อยคำ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิद्यุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	
๓๔	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๑๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖๗/๑๓ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท	๓ ๗๕%	๑ ๒๕%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก การกระทำดังกล่าวที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติ หากมีการฝ่าฝืนแล้ว สมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิद्यุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก การกระทำดังกล่าวที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติ หากมีการฝ่าฝืนแล้ว สมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิद्यุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	คงเนื้อหาไว้ร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เพื่อให้การฝ่าฝืนข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ เป็นความผิดและมีบทกำหนดโทษ เพราะมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) – (๖) ต่างเป็นการกำหนดมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติที่หากมีการฝ่าฝืนสมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษ

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	และปรับอีกวันละสองพันบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง”			<p>๑.๓ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอกแก้ไข (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจาก มาตรา ๑๕/๑๐ (๒), (๔), (๕) และ (๖) มีฐานความผิดที่แตกต่างกันมาก เกี่ยวข้องกับบุคคลที่แตกต่างกัน ดังนี้</p> <p>๑) ข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนต่าง ๆ</p> <p>๒) ระเบียบเกี่ยวกับกรณีที่สายการบินปฏิบัติการไม่สอดคล้องกับเวลาเข้าออกสนามบิน</p> <p>๓) ระเบียบเกี่ยวกับการทดสอบและการตรวจทางเทคนิคต่าง ๆ</p> <p>๔) ระเบียบเกี่ยวกับข้อปฏิบัติหรือข้อห้ามของผู้ประจำหน้าที่ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือนและอากาศยาน</p> <p>ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงมีความเห็นว่า</p> <p>- ระเบียบตามข้อ ๒) เป็นเรื่องทางเศรษฐกิจ และมีสภาพบังคับโดยการยึด time slot อยู่แล้ว อีกทั้ง กรณีนี้ยังจะบังคับทั้งสายการบินในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่สมควรมีการพิจารณากับผู้เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ</p> <p>- ข้อกำหนดตามข้อ ๑) และระเบียบตามข้อ ๓) และ ๔) เป็นเรื่องทางเทคนิคและเป็นความผิดที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรทางด้านการบินและองค์กรด้านการบินต่าง ๆ จึงสมควรพิจารณาโทษให้มีความแตกต่างกันโดยเหมาะสมแก่กรณีด้วย</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				นอกจากนี้ โปรดดูความเห็นตามข้อ ๒๐ แก่ไข มาตรา ๕๐/๑ ข้างต้นประกอบด้วย (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป่องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)	
๓๕	กำหนดให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๘/๑) ของมาตรา ๖๗/๑๙ แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ “(๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะ ผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือ โดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ วรรคหนึ่ง”	๒ ๕๐%	๒ ๕๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษให้ สอดคล้องกับการแก้ไขตามมาตรา ๕๑/๑ ในการกำหนด บทห้ามสำหรับผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้ สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษให้ สอดคล้องกับการแก้ไขตามมาตรา ๕๑/๑ ในการกำหนด บทห้ามสำหรับผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้สาร ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท (นายกวินเลิศ กสิบบัว, บริษัทวิทยุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไข ความเห็นเช่นเดียวกับร่างมาตรา ๒๒ แก่ไข มาตรา ๕๐/๑ ข้างต้น (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อกวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป่องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)	มีการแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำตาม (๘/๑) ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๕๐/๑ ในการกำหนดบทห้ามสำหรับ ผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้ สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาททั้งกรณีที่ใช้ สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทหรือไม่ยินยอม หรือขัดขวางการตรวจด้วย ดังนี้ “(๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำ หน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือโดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ วรรคหนึ่ง หรือไม่ยอมให้ตรวจ หรือขัดขวางการตรวจ ตามมาตรา ๕๐/๑ วรรคสาม”

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				๒.๒ ควรแก้ไข เพื่อให้บทบัญญัติมีความชัดเจนและครอบคลุม ควรแก้ไขถ้อยคำใน (๘/๑) ของมาตรา ๖๗/๑๙ ดังนี้ (๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือ โดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ หรือไม่ยอมให้ตรวจ หรือขัดขวาง การตรวจ ตามมาตรา ๕๐/๑ วรรคสอง (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)	
๓๖	กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๒๐ แห่งพระราชบัญญัติ การบินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การบินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาต ตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๔/๑ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ฝ่าฝืนหรือ ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดใน การอนุญาต ต้องระวางโทษไม่เกิน ห้าหมื่นบาท”	๐	๕ ๑๐๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ไม่มี ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ควรแก้ไข แก้ไขเป็น “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่น บาท” เพิ่มคำว่า “ปรับ” (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๒.๒ ควรแก้ไข บวท. เห็นด้วยในหลักการที่กำหนดบทลงโทษ สำหรับการกระทำที่ฝ่าฝืนมาตรา ๒๔/๑ อย่างไรก็ดี ตามมาตรา ๖๗/๒๐ เดิม บัญญัติว่า การกระทำที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม “วิธีการและเงื่อนไข” ที่กำหนดในการอนุญาตต้องระวางโทษ ในขณะที่มาตรา ๖๗/๒๐ ที่แก้ไขตาม พ.ร.ก. ฉบับนี้คงเหลือไว้ เฉพาะคำว่า ไม่ปฏิบัติตาม “เงื่อนไข” โดยไม่ปรากฏคำว่า “วิธีการ” ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการบังคับใช้มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือไม่ อย่างไร	คงเนื้อหาไว้ตามหลักการของร่างที่เสนอโดย ยังคงแยกมาราระหว่างเรื่องอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินและการทิ้งร่มอากาศยาน ออกจากรันโดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในมาตรา ๖๗/๒๐ ตามข้อคิดเห็น ดังนี้ “มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๔/๑ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่ กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินห้าหมื่นบาท”

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข ความเห็นเช่นเดียวกับร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขมาตรา ๒๔ ข้างต้น (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๔ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการที่กำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำที่ฝ่าฝืนมาตรา ๒๔/๑ อย่างไรก็ตาม ตามมาตรา ๖๗/๒๐ เดิม บัญญัติว่า การกระทำที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม “วิธีการและเงื่อนไข” ที่กำหนดในการอนุญาตต้องระวางโทษ ในขณะที่มาตรา ๖๗/๒๐ ที่แก้ไขตาม พ.ร.ก. ฉบับนี้คงเหลือไว้เฉพาะคำว่า ไม่ปฏิบัติตาม “เงื่อนไข” โดยไม่ปรากฏคำว่า “วิธีการ” ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการใช้มาตรา ๕๓ วรรคสองหรือไม่ อย่างไร (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๕ ควรแก้ไข ร่างแก้ไข: "มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๘ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๔/๑ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม โดยเจตนาหรือประมาท ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทหรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ"</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
๓๗	กำหนดให้ยกเลิกความใน (๑) ของ มาตรา ๗๘ แห่งพระราชบัญญัติ การบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การบินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “(๑) นำอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ทำการบินในราชอาณาจักรโดย ไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ ตามมาตรา ๒๔ หรือทิ้งร่มอากาศ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก ผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔/๑”	๓ ๖๐%	๒ ๔๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับ มาตรา ๒๔/๑ ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๒๔ และ มาตรา ๒๔/๑ ในการกำหนดบทแยกกันสำหรับกรณีห้ามบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และกรณีห้ามทิ้งร่มอากาศ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฯ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับ มาตรา ๒๔/๑ ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๒๔ และ มาตรา ๒๔/๑ ในการกำหนดบทแยกกันสำหรับกรณีห้ามบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และกรณีห้ามทิ้งร่มอากาศ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฯ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสมไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข ให้ปรับแก้ไขเป็น "บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก ผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔ หรือทิ้งร่มอากาศโดยไม่ได้รับ</p>	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ซึ่งหลักการยังคงแยกมาตราระหว่างเรื่อง อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและการทิ้งร่ม อากาศยานออกจากกัน

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				อนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔/๑" เพื่อให้สอดคล้องกับความเห็นของร่างมาตรา ๑๕ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ๒.๒ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงถ้อยคำ: "(๑) ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๔ หรือมาตรา ๒๔/๑ ต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ... (ระบุมาตราที่มีบทลงโทษอยู่แล้ว) ..." หรือ ให้คงมาตรา ๓๘ (๑) เดิมไว้ และไปปรับปรุงบทนิยาม, มาตรา ๒๔, และ มาตรา ๒๔/๑ ให้ครอบคลุมและชัดเจนตามความต้องการที่จะเพิ่มโทษเข้าไป (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)	
๓๘	กำหนดให้แก้ไขคำว่า“กฎกระทรวง” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้ เป็นคำว่า “ข้อบังคับ” (๑) นิยามคำว่า “อากาศยาน” ใน มาตรา ๔ (๒) นิยามคำว่า “ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน” ในมาตรา ๔ (๓) มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ วรรคสอง (๓) มาตรา ๓๑ (๓) (จ) วรรคสอง มาตรา ๔๑/๒๒ (๔) มาตรา ๔๑/๒๓ (๘) มาตรา ๔๑/๒๔ (๖)	๓ ๗๕%	๑ ๒๕%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่าง มาตรา ๓๘ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวในร่าง มาตรา ๓ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่างมาตรา ๓๘ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวมีการแก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับและข้อกำหนดตามลำดับ จึงมีข้อสังเกตว่า ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทั้งข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีที่มาจากกฎกระทรวง เช่นเดียวกัน	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมจะไม่กระทบต่อรูปแบบอนุบัญญัติที่กำหนดไว้เดิม คือ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาจากเนื้อหาหลักเกณฑ์ว่าจะออกเป็นข้อบังคับหรือกำหนด

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	มาตรา ๔๑/๒๖ (๙) มาตรา ๔๑/๓๘ มาตรา ๔๑/๔๘ มาตรา ๔๑/๙๕ (๒) มาตรา ๔๖ มาตรา ๕๔ มาตรา ๖๐ เบญจ วรยศสอง			<p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๓ เหมาะสม โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม: แม้ว่าการแก้ไขดังกล่าวจะมีความเหมาะสม แต่เพื่อให้การใช้อำนาจของ "ผู้อำนวยการ" ในการออก "ข้อบังคับ" เป็นไปอย่างรอบคอบและโปร่งใส ควรพิจารณาเพิ่มเติมดังนี้:</p> <p>๑) การรับฟังความคิดเห็น: ควรกำหนดให้ "ผู้อำนวยการ" ต้องรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้องก่อนการออก "ข้อบังคับ" ทุกครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าข้อบังคับที่ออกมานั้นมีความเหมาะสม เป็นธรรม และได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย</p> <p>๒) การเผยแพร่ข้อมูล: ควรมีกลไกในการเผยแพร่ "ข้อบังคับ" ที่ออกโดย "ผู้อำนวยการ" ให้สาธารณชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงและเข้าถึงได้ง่าย</p> <p>๓) การตรวจสอบและทบทวน: ควรกำหนดให้มีการตรวจสอบและทบทวน "ข้อบังคับ" ที่ออกโดย "ผู้อำนวยการ" เป็นระยะ ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อบังคับเหล่านั้นยังคงมีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ใด</p> <p>๔) การกำหนดขอบเขตอำนาจ: ควรมีการกำหนดขอบเขตอำนาจของ "ผู้อำนวยการ" ในการออก "ข้อบังคับ" ให้ชัดเจน</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้อำนาจเกินขอบเขต หรือใช้ดุลยพินิจโดยมิชอบ</p> <p>๕) นิยามของ"ข้อบังคับ": ควรมีการให้คำนิยามของคำว่า"ข้อบังคับ" ตามที่แก้ไขนี้ไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ให้ชัดเจน</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข “ข้อบังคับ” (กพท.) เป็น “ข้อกำหนด” (กพท.) ทั้งหมด (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p>	
๓๙	กำหนดให้แก้ไขคำว่า “กฎกระทรวง” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ในมาตรา ๔๑/๒๕ วรรคสอง (๓) มาตรา ๔๑/๒๖ (๗) และ (๘) มาตรา ๔๑/๖๖ มาตรา ๔๑/๑๐๐ และ มาตรา ๖๐/๑๓ เป็นคำว่า “ข้อกำหนด”	๒ ๕๐%	๒ ๕๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่าง มาตรา ๓๙ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวในความคิดเห็นอื่นในร่างมาตรา ๓ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่าง มาตรา ๓๙ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวมีการแก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับและข้อกำหนดตามลำดับ บวท. จึงมีข้อสังเกตว่า ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากทั้งข้อบังคับและ</p>	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีแก้ไข ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมจะไม่กระทบต่อรูปแบบอนุบัญญัติที่กำหนดไว้เดิม คือ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาจากเนื้อหาหลักเกณฑ์ว่าจะออกเป็นข้อบังคับหรือกำหนด

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ข้อกำหนดนั้นมีที่มาจากกฎกระทรวง เช่นเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข “ข้อบังคับ” (กพท.) เป็น “ข้อกำหนด” (กพท.) ทั้งหมด (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ บ่อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะเชิงถ้อยคำ (หากต้องการแก้ไข):</p> <p>"มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา... และมาตรา... แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย... และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ... (เนื้อหาของมาตราเดิม โดยคงคำว่า "กฎกระทรวง") วรรคสอง เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ... (เรื่องที่ต้องการความคล่องตัว) ... ได้" ตัวเลขที่ ๒ (ใช้ "ข้อกำหนด" แต่เพิ่มเงื่อนไข): "มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา... และมาตรา... แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย... และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ... (เนื้อหาของมาตราเดิม โดยเปลี่ยนคำว่า "กฎกระทรวง" เป็น "ข้อกำหนด") ... วรรคสอง การออกข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการ... (ระบุวัตถุประสงค์) ... และต้องคำนึงถึง... (ระบุหลักการ) ... และต้องประกาศให้ประชาชนทราบเป็นการ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ทั่วไป" ตัวเลือกที่ ๓ (ใช้คำว่า "หลักเกณฑ์"): "มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา...และมาตรา... แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย...และให้ใช้ ความต่อไปนี้แทน มาตรา...ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออก หลักเกณฑ์..." ข้อความส่วนนี้จะคงไว้ตามร่างเดิม หากพิจารณา แล้วว่าเหมาะสมที่จะให้มีเพียงหลักเกณฑ์ (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	
๔๐	กำหนดให้แก้ไขคำว่า "รัฐมนตรี" ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้ เป็นคำว่า "ผู้อำนวยการ" (๑) นิยามคำว่า "ลานจอดอากาศยาน" ในมาตรา ๔ (๒) มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๙ มาตรา ๔๑/๒๓ (๑) มาตรา ๔๑/๒๕ วรรค สาม มาตรา ๔๔ วรรคสอง มาตรา ๖๗/๑๙ (๗) และมาตรา ๗๖ (๓) (๔)	๓ ๗๔%	๑ ๒๕%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจาก การตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อม เพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงาน กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแล ด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่ กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออก กฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบิน พลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือน ของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เพื่อแก้ไขบทบัญญัติที่เป็นอำนาจรัฐมนตรี ในเรื่องการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ทางเทคนิคให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการของ ICAO ที่ต้องการ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจเต็มในการกำหนด มาตรการหรือดำเนินการทางด้านเทคนิค

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p> <p>(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ไม่เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข</p> <p>(ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ต้นติกุล)</p>	
๔๑	กำหนดให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งของรัฐมนตรี หรือข้อบังคับของสำนักงานการบิน	๒ ๕๐%	๒ ๕๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p>	<p>คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีแก้ไข โดยเป็นรูปแบบของการเขียนบทเฉพาะกาล เพื่อให้การบังคับใช้ของกฎระเบียบเก่าในช่วงที่มีการเปลี่ยนผ่านกฎหมายมีความต่อเนื่อง</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	<p>พลเรือนแห่งประเทศไทยที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ</p> <p>บรรดาเรื่องใด ๆ ที่มีกฎกระทรวงกำหนดไว้ แต่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ได้บัญญัติให้ออกเป็นข้อบังคับหรือข้อกำหนด เมื่อได้มีการออกข้อบังคับหรือข้อกำหนดในเรื่องเดียวกันนั้น ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไข</p>			<p>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอกแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>๑) ความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย: การกำหนดให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งเดิมที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปได้จนกว่าจะมีฉบับใหม่มาแทนที่ เป็นการสร้างความต่อเนื่องในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน ไม่ให้เกิดช่องว่างทางกฎหมาย (legal vacuum) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเดินอากาศ</p> <p>๒) ความชัดเจนและความแน่นอนทางกฎหมาย: บทบัญญัตินี้ช่วยลดความสับสนและความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย โดยกำหนดสถานะของกฎหมายลำดับรอง (subordinate legislation) ที่มีอยู่เดิมไว้อย่างชัดเจน ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ประกอบกิจการ และประชาชนทั่วไป สามารถเข้าใจได้ว่ากฎเกณฑ์ใดที่ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ และกฎเกณฑ์ใดที่จะมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต</p> <p>๓) การเปลี่ยนผ่านที่เป็นระเบียบ: การกำหนดให้กฎหมายลำดับรองเดิมยังมีผลใช้บังคับเป็นการชั่วคราว เป็นการเปิด</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	เพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้แล้ว ให้กฎกระทรวงนั้นเป็นอันยกเลิก			<p>โอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีเวลาในการปรับปรุงกฎหมาย ให้สอดคล้องกับกฎหมายแม่บทฉบับใหม่ ซึ่งจะช่วยลด ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย และทำให้การเปลี่ยน ผ่านเป็นไปอย่างราบรื่น</p> <p>๔) การเคารพหลักการของกฎหมาย: การที่กฎหมายลำดับรอง เดิมยังมีผลใช้บังคับจนกว่าจะมีฉบับใหม่มาแทนที่ เป็นไปตาม หลักการทั่วไปของกฎหมาย (general principles of law) ที่ว่ากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ย่อมมีผลผูกพันจนกว่าจะ มีการยกเลิกหรือแก้ไขโดยกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์เท่าเทียมกัน หรือสูงกว่า</p> <p>๕) ความยืดหยุ่นในการปรับปรุงกฎหมาย: การให้อำนาจ ผู้อำนวยการในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เป็นการเปิดโอกาสให้มีการปรับปรุง กฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่าง รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ</p> <p>๖) การคุ้มครองสิทธิของผู้ที่ได้รับผลกระทบ: บทบัญญัติที่ให้ บรรดาคำขอที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงมีผลและได้รับการพิจารณาต่อไปตามกฎหมายเดิม เป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้ที่ได้ดำเนินการตามกฎหมายไปแล้ว ก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลง</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข เพื่อให้สอดคล้องกับการกำหนดในบทเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ อย่างไรก็ตาม บวท. มีข้อสังเกตว่ากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ พ.ร.ก. มีผลใช้บังคับ โดยเฉพาะกฎกระทรวงนั้นให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ จึงขอให้พิจารณาลำดับศักดิ์ของกฎหมายใหม่ที่จะออกมายกเลิกกฎหมายเก่าประกอบด้วย (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒.๒ ควรแก้ไข เพื่อให้สอดคล้องกับการกำหนดในบทเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ อย่างไรก็ตาม บวท. มีข้อสังเกตว่ากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ พ.ร.ก. มีผลใช้บังคับ โดยเฉพาะกฎกระทรวงนั้นให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ จึงขอให้พิจารณา</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ลำดับศักดิ์ของกฎหมายใหม่ที่จะออกมายกเลิกกฎหมายเก่าประกอบด้วย (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	
๔๒	กำหนดให้บรรดาสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไป	๒ ๔๐%	๓ ๖๐%	<p>มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น</p> <p>๑. เห็นด้วย/เหมาะสม</p> <p>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับการกำหนดเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ (นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับการกำหนดเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข</p> <p>๒.๑ ควรแก้ไข โดยการกำหนดไว้เช่นนี้ จะถือว่าสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ เป็นสนามบินอนุญาตตามที่นิยามที่มีการแก้ไขในร่างพระราชกำหนดนี้ หรือไม่ (บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</p>	คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นรูปแบบของการเขียนบทเฉพาะกาล เพื่อให้การบังคับใช้ของกฎระเบียบเก่าในช่วงที่มีการเปลี่ยนผ่านกฎหมายมีความต่อเนื่อง

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๒ ไม่เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๓ ควรแก้ไข ร่างข้อความที่เสนอแนะ (อาจปรับแก้ได้ตามความเหมาะสม):</p> <p>"มาตรา ๔๒ ให้บรรดาสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไปได้อีกเป็นระยะเวลา... (ระบุระยะเวลา เช่น ๑ ปี)...นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ในระหว่างระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ดำเนินการยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ ในระหว่างที่ยังไม่มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามวรรคสอง ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ยังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการสนามบิน และต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบินอนุญาตที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับต่อไป หากพ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคหนึ่งแล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามวรรค</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				หนึ่งยังมีได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือยื่นคำขอแล้วแต่ไม่ได้รับใบรับรองดังกล่าว ให้ถือว่าสนามบินอนุญาตนั้นสิ้นสภาพการเป็นสนามบินอนุญาต และห้ามมิให้ดำเนินกิจการสนามบินอนุญาตนั้นอีกต่อไป เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้" <i>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</i>	
๔๓	กำหนดให้สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุสิบปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ให้เครื่องอำนวยความสะดวกที่อนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุห้าปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ	๐	๔ ๑๐๐%	มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น ๑. เห็นด้วย/เหมาะสม ไม่มี ๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข ๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นไปตามเหตุผลเกี่ยวกับเรื่องอายุของใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามร่างมาตรา ๒๕ <i>(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))</i> ๒.๒ ควรแก้ไข ด้วยเหตุผลตามที่แสดงความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๒๕ กฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบใบอนุญาตที่หมดความจำเป็นและไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ เนื่องจากในปัจจุบัน บวท. มีใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก	ตัดบทเฉพาะกาลมาตรานี้ ออกจากมาตรา เนื่องจากยกเลิกมาตราที่มีการกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศออกแล้ว

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ความสะดวกในการเดินอากาศรวม ๑๖๕ ฉบับ หากรวมใบอนุญาตที่ บวท. ขออนุญาตจัดตั้ง จะมีจำนวนใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก รวม ๒๓๕ ฉบับ แบ่งเป็นประเภทได้ดังนี้</p> <p>๑. ประเภทระบบการสื่อสาร ๔๖ ฉบับ ๒. ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ ๙๗ ฉบับ ๓. ประเภทระบบติดตามอากาศยาน ๒๐ ฉบับ ๔. ประเภททัศนวิสัย ได้รับแล้ว ๒ ฉบับ และอยู่ระหว่างขออนุญาต ๗๐ ฉบับ ทั้งนี้ บวท. มิใช่ส่วนราชการที่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกและต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ตามข้อ ๔ ของกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม หากร่างกฎหมายมาตรานี้มีผลบังคับ จะสามารถประมาณการค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกทุกรอบอายุ ๕ ปี เพิ่มเติมจากเดิมที่ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกไม่มีอายุเป็นเงิน ๒๘,๘๑๐,๘๐๐ บาท โดยที่ บวท. เป็นผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน มีหน่วยงานให้บริการแบ่งตามสถานที่ทั้งหมด ๕๔ หน่วย มีหน้าที่ต้องให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับภาคผนวก ๑๐ แห่งอนุสัญญา โดยต้องต่ออายุพร้อมชำระค่าธรรมเนียมและค่าดำเนินการเพื่อต่ออายุใบรับรองบริการการเดินอากาศจำนวน ๕ ใบ ตามอายุใบรับรองปัจจุบัน (๕ ปี) อยู่แล้ว</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>โดยสามารถประมาณการค่าใช้จ่ายในการต่ออายุใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน โดยตรวจทุกหน่วยงานให้บริการดังเช่นการตรวจเพื่อออกใบรับรองที่ผ่านมารวมประมาณการ ๑๐,๘๘๕,๖๐๐ บาท จึงเห็นได้ว่าหากร่างกฎหมายนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้เฉพาะ บวท. ซึ่งเป็นผู้มีใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นจำนวนมากและมีใช้ส่วนราชการ จะต้องได้รับผลกระทบโดยที่ความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๒๕ ได้แสดงให้เห็นแล้วว่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และบริการการเดินอากาศเป็นเรื่องเดียวกันนั้น แต่ บวท. จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมในการต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกฯ ซ้ำซ้อนกับค่าธรรมเนียมในการต่ออายุใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานซึ่งมีอายุ ๕ ปี เช่นเดียวกัน เพียงเพื่อดำเนินการตรวจเพื่อให้แน่ใจว่าเป็นไปตามมาตรฐานฉบับเดียวกัน รวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา ๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ สำหรับการต่ออายุทั้งสองกรณีอีกด้วย ซึ่งในที่สุดค่าดำเนินการที่เพิ่มขึ้นนี้ก็จะถูกสะท้อนผ่านการขอเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการการเดินอากาศ ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ร่างมาตรานี้จึงเป็นร่างกฎหมายที่อาจ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>สร้างภาระขั้นตอน/กระบวนการ และค่าใช้จ่ายที่สูงเกิน ความจำเป็นของหลักความได้สัดส่วน ให้กับผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินทางที่มีใช้ส่วนราชการ ซึ่งอาจไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ และไม่เป็นไปตามมาตรา ๒๖ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินทางอากาศโดยให้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินทางอากาศ มาตรา ๑๕/๒๑ กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินทางอากาศให้มีอายุตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่ต้องไม่เกินสิบปี และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๕ ดังนี้ “มาตรา ๔๓ กำหนดให้สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุสิบปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินทางอากาศ ประเภทระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินทางอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบินของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินทางอากาศ ที่อนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ” (นายกวิมลเลิศ กสิบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๒.๓ ไม่เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อม ป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)</p> <p>๒.๔ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข (ข้อเสนอ): "มาตรา ๔๓ ให้สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกที่ได้รับ อนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ ใช้บังคับ ยังคงดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องยื่นคำขอรับใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (สำหรับสนามบิน) หรือยื่น ขอรับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน (สำหรับเครื่อง อำนวยความสะดวก) ต่อผู้อำนวยการภายใน [ระยะเวลาที่ เหมาะสม เช่น ๑๘๐ วัน หรือ ๑ ปี] นับแต่วันที่พระราชกำหนด นี้ใช้บังคับ ในระหว่างที่ยังไม่มีใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ หรือยังไม่ได้รับการตรวจสอบและรับรอง มาตรฐาน ให้ถือว่าสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการไปพลางก่อน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ หรือการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน ให้เป็นไป ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามที่ผู้อำนวยการประกาศ กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน ในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ หรือการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน ให้คำนึงถึง ปัจจัยดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย: (๑) ประเภทและขนาดของ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>สนามบิน หรือเครื่องอำนวยความสะดวก (๒) ความถี่และปริมาณการใช้งาน (๓) สภาพของสนามบิน หรือเครื่องอำนวยความสะดวก (๔) แผนการลงทุนและการพัฒนาในอนาคต (๕) ประวัติการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ออกตามมาตรา นี้ให้มีอายุตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่เกิน [ระยะเวลาที่เหมาะสม เช่น ๒๐ ปี] การต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง"</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	
	ความคิดเห็นอื่น ๆ			<p>๑. ตามแบบฟอร์มการแสดงความเห็นร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ร่างมาตรา ๓๘ และร่างมาตรา ๓๙ มีการแก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับและข้อกำหนดตามลำดับ บวท. จึงมีข้อสังเกตว่า ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากทั้งข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีที่มาจาก กฎกระทรวง เช่นเดียวกัน</p> <p>๒. จากร่างพระราชกำหนดที่นำเสนอมา ในส่วนของร่างมาตรา ๒๕ ที่เพิ่มฐานอำนาจในการกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยผู้อำนวยความสะดวกจะออกข้อบังคับกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการ</p>	<p>ความคิดเห็นประเด็นอื่น ๆ อยู่นอกเหนือจากขอบเขตวัตถุประสงค์ในการแก้ไขร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ที่มีความเร่งด่วนสำหรับรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในปี ๒๕๖๘ ดังนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะรับประเด็นทั้งหมดไปพิจารณาในคราวการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ทั้งฉบับอีกครั้ง</p>

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>เดินอากาศ และร่างมาตรา ๔๓ ที่กำหนดบทเฉพาะกาลให้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่จัดตั้งก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับให้มีอายุ ๕ ปี นั้น ไม่ปรากฏเหตุผลว่ากรณีตามร่างข้างต้นนี้ จำเป็นต้องกำหนดขึ้นโดยเป็นผลการตรวจสอบจากหน่วยงานระหว่างประเทศ หรือมีความจำเป็นอื่นใดตามโครงการ ICAO USOAP หรือ USAP รวมทั้งไม่ปรากฏว่าร่างข้างต้นกำหนดขึ้นเพราะเป็นกรณีเพื่อรักษาความปลอดภัยของประเทศ ความปลอดภัยสาธารณะ ความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ ป้องกันภัยพิบัติสาธารณะ หรือเป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอัน มีอาจจะหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้นจึงขอให้พิจารณาความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเรื่องเหล่านี้ไว้ในร่างพระราชกำหนดฉบับนี้ โดยหากมีเหตุผลอันสมควร ขอให้ระบุเจตนารมณ์/เหตุผลความจำเป็นที่สอดคล้องกับกรณีการออกพระราชกำหนดตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยด้วย</p> <p>๓. บวท. มีข้อสังเกตว่า ตามที่ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๖๗/๗ กำหนดให้ “พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจสั่งห้ามเจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือสมาชิกลูกเรือของอากาศยาน มีให้นำอากาศยานไปปฏิบัติการบินในกรณีที่มีเหตุหรือมีเหตุอันควรสงสัย ดังต่อไปนี้ (๔) เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ไม่ชำระค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตาม</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือค่าบริการ หรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบิน เช่น บริการของสนามบิน หรือบริการการเดินทางอากาศ หรือบริการอื่นที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งถึงกำหนดต้องชำระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือไม่ชำระเบี้ยปรับหรือเงินเพิ่มที่เกิดจากการชำระค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการล่าช้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด” โดยปัจจุบัน กพท. ยังไม่มีประกาศหลักเกณฑ์หรือวิธีการใดกำหนดให้มีผลในทางปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ตามข้อเท็จจริง บวท. ได้รายงานไปยัง กพท. เป็นระยะอย่างต่อเนื่องว่า ปราบกฏว่ามีผู้ดำเนินการเดินทางอากาศหรือสายการบินไม่ชำระค่าบริการการเดินทางอากาศ ซึ่งถึงกำหนดต้องชำระ โดยค่างค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก และสายการบินที่ค้างชำระค่าบริการฯ ตามที่กฎหมายกำหนด ยังคงทำการบินอย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีมาตรการคุ้มครอง บวท. หรือป้องกันมิให้ บวท. ได้รับผลกระทบจากการไม่ได้รับชำระหนี้จากสายการบินดังกล่าว โดยจากการเปรียบเทียบกับกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ของประเทศอื่น จะมีมาตรการป้องกันปัญหานี้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม อันจะทำให้สายการบินมีความเคร่งครัดในการถือปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ โดยการชำระหนี้ที่ค้างชำระภายในกำหนดเวลา เพื่อจะได้มีสิทธิในการให้บริการได้เป็นไปตามมาตรฐานสากลทั่วไป ทั้งนี้ เป็นหน้าที่</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>และอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกฯ ที่จะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการห้ามอากาศยานไปปฏิบัติการบินสำหรับกรณีที่มีนี้ค้างชำระตามที่กฎหมายกำหนด กรณีที่ปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์และวิธีการในการสั่งห้ามปฏิบัติการบินหรือหน่วยงานที่อากาศยานตามที่กฎหมายกำหนด สายการบินจึงยังคงสามารถปฏิบัติการบินได้ต่อไปแม้จะค้างชำระค่าบริการซึ่งไม่เป็นธรรมกับ บวท. จึงขอความอนุเคราะห์มายัง กพท. โปรดพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตามมาตรา ๖๗/๗ (๔) ที่จะเป็นมาตรการในการสั่งห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินมิให้ปฏิบัติการบินและ/หรือหน่วยงานที่อากาศยานจนกว่าจะมีการชำระค่าบริการ เพื่อให้บทบัญญัติกฎหมายตามมาตราดังกล่าวมีความศักดิ์สิทธิ์ สามารถมีผลบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติหรือไม่เสื่อมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย</p> <p>(นายชนะ ทัดท่าทราย และนายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิหุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)</p> <p>๔. ควรมีการกำหนดคุณสมบัติและประเมินศักยภาพผู้จัดการสนามบินที่น่าเชื่อถือมากกว่านี้เนื่องจากสนามบินบางแห่งแม้จะได้รับการยกเว้นชั่วคราวด้านกายภาพที่ไม่ได้มาตรฐานหรือด้านอื่น ๆ จาก กพท. โดยต้องปฏิบัติตามมาตรการลดความเสี่ยงอย่างเคร่งครัดแล้วแต่กลับไม่ดำเนินการตามที่แจ้ง กพท.ไว้ ทำให้ผู้ใช้บริการสนามบินสาธารณะมีความเสี่ยงด้านความ</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ปลอดภัยอย่างมากที่นำไปสู่เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ รวมทั้งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ ICAO ที่กำหนด "Zero Fatalities by 2023" ด้วยเช่นกัน</p> <p>(นายบุษปะ ต๊ะวิชัย บริษัท, ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๕. ขอให้แก้ไข มาตรา ๔๑/๑๑๑ ศูนย์หรือหน่วยซ่อมที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจะทำการบำรุงรักษาอากาศยานไทย หรือบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน ที่จะใช้กับอากาศยานไทยได้ ต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศจากผู้อำนวยความสะดวกการขอ การออก แบบ อายุ การพักใช้และการเพิกถอนใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดเสนอแก้ไข วรรคหนึ่ง ให้ตัดข้อความ" บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน" เหตุผล กำหนดให้ หน่วยซ่อมที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ที่ออกใบสมควรเดินอากาศ บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน ได้ ตาม มาตรา ๔๑/๗๖ ให้หนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของต่างประเทศที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนด ใช้ได้ เช่นเดียวกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศที่ออกตามความในหมวดนี้ผู้อำนวยความสะดวกจะประกาศกำหนดตามวรรคหนึ่งได้ต่อเมื่อประเทศนั้นมีมาตรฐานในการออกหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ไม่ส่งผลต่อความปลอดภัย เพราะตาม มาตรา ๔๑/๗๖ นั้น ทาง กพท. ได้ออกประกาศตามวรรคสองไว้แล้ว</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>(นายทองสุข ชมภูนุช, บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน))</p> <p>๖. มีความเห็นว่า</p> <p>(๑) ความจำเป็นในการกำกับดูแล: การอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ความมั่นคง และผลประโยชน์ของประเทศ การมีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนในการอนุญาตและการกำกับดูแลจึงเป็นสิ่งจำเป็น</p> <p>(๒) พันธกรณีระหว่างประเทศ: ประเทศไทยมีพันธกรณีตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention) และข้อตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศทวิภาคี (Bilateral Air Services Agreements) ที่จะต้องกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่เข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย การยกเลิกมาตรา ๔๑/๑๙ โดยไม่มีบทบัญญัติอื่นมารองรับ อาจทำให้ประเทศไทยไม่สามารถปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าวได้</p> <p>(๓) มาตรฐานสากล: การกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศต้องมี AOC ที่ออกโดยองค์กรของประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทย เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) การยกเลิกมาตรา ๔๑/๑๙ อาจทำให้มาตรฐานการกำกับดูแลของประเทศไทยต่ำกว่ามาตรฐานสากล</p> <p>(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>๗. มีความเห็นว่า</p> <p>"เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินอากาศ ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เรียกให้ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการสนามบิน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ หรือผู้ดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน ส่งมอบข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งข้อมูลอื่นใดที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินอากาศ</p> <p>(๒) สั่งให้บุคคลตาม (๑) ปฏิบัติการหรืองดเว้นการปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๓) ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมาย ลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ ให้มีอำนาจเข้าไปในอากาศยาน สถานที่ทำการ หรือสถานที่อื่นใดที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน</p> <p>(๔) ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำที่เป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้มีอำนาจในการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ สัมภาระ และสิ่งของอื่นใด</p>	

ร่าง มาตรา	ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				(๕) สั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมาย ลำดับรองที่ออก ตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อ ได้ว่าการดำเนินการนั้นอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการ เดินอากาศ การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี ประกาศกำหนด" (ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบุกลาง)	