**รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. .... จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านระบบกลางทางกฎหมายและทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) ครั้งที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๔ – ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ และครั้งที่ ๒ เฉพาะบทบัญญัติที่มีการเสนอเพิ่มเติม ทางเว็บไซต์ของ กพท. ระหว่างวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๘ – ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๘ และผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ระหว่างวันที่ ๑๖ - ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๘ รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นคราวละ ๑๕ วัน มีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน โดยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๑ | มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในบทนิยามคำว่า “สถานที่ทำการ” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ““สถานที่ทำการ” หมายความรวมถึงสนามบิน โรงเก็บอากาศยาน หน่วยซ่อมที่ได้รับการรับรอง โรงงาน ลานจอด ที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานของผู้ประกอบการ พื้นที่ขนถ่ายสินค้า สถานที่จัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม สถานที่เก็บพัสดุอากาศยาน ยานพาหนะ | ๑<br>๓๓% | ๒<br>๖๗% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๒ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>มีความเหมาะสม *(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) เสนอให้แก้ไขร่างบทนิยามคำว่า “สถานที่ทำการ” เป็นดังนี้<br>“สถานที่ทำการ” หมายความรวมถึง<br>(๑) สนามบิน โรงเก็บอากาศยาน หน่วยซ่อมที่ได้รับการรับรอง โรงงาน ลานจอด ที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานของผู้ประกอบการ พื้นที่ขนถ่ายสินค้า สถานที่จัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม สถานที่เก็บพัสดุอากาศยาน ยานพาหนะ<br>(๒) สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน **ศูนย์ฝึกอบรมด้วยเครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulation Training Device Centre)** | รับข้อคิดเห็นไปพิจารณา โดยคงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอ เนื่องจากตามร่างมาตราที่เสนอ กพท. มีอำนาจในการออกประกาศกำหนดสถานที่ทำการเพิ่มเติมให้ครอบคลุมซึ่งยืดหยุ่นและทันการณ์ตามข้อคิดเห็นอยู่แล้ว |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานที่ทำการอื่นตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด” | | | (๓) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน<br>(๔) **สถานีควบคุมอากาศยานไร้คนขับภาคพื้นดิน (Ground Control Station) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานไร้คนขับ และสถานที่ฝึกอบรมผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับ**<br>(๕) **ศูนย์ปฏิบัติการและควบคุมการบิน (Operations Control Centre) ศูนย์ข้อมูล (Data Centre) สถานที่พัฒนาระบบซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการบินหรือการควบคุมการจราจรทางอากาศ และศูนย์ปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยไซเบอร์ (Cybersecurity Operations Centre) ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน**<br>(๖) หรือสถานที่ทำการอื่นใดของผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเดินอากาศ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย **ตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย**”<br>(๒) เหตุผล<br>๑) เครื่องฝึกบินจำลอง (Simulator) เป็นหัวใจสำคัญอย่างยิ่งยวดในการฝึกและประเมินสมรรถนะของนักบิน มีความซับซ้อนทางเทคโนโลยีสูงและต้องได้รับการรับรองมาตรฐานที่เข้มงวด การระบุให้ชัดเจนแยกจาก "สถาบันฝึกอบรม" ทั่วไปจะสร้างความชัดเจนทางกฎหมายในการที่ กพท. จะเข้าไป | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กำกับดูแลมาตรฐานทางเทคนิคของอุปกรณ์และการดำเนินการฝึกอบรมได้อย่างเต็มที่<br>๒) การเพิ่มเติมสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไร้คนขับ (UAS/Drone) ใน (๔) เนื่องจาก อากาศยานไร้คนขับเป็นส่วนหนึ่งของระบบนิเวศการบินสมัยใหม่ที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด การควบคุมการปฏิบัติการบินมิได้อยู่บนอากาศยานอีกต่อไป แต่อยู่ที่ "สถานีควบคุมภาคพื้นดิน" ซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยเช่นเดียวกับห้องนักบิน การกำกับดูแลศูนย์ซ่อมและสถานที่ฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับ UAS จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่สาธารณะและบูรณาการเข้ากับระบบห้วงอากาศที่มีอยู่เดิม<br>๓) การเพิ่มเติมสถานที่ด้านปฏิบัติการและเทคโนโลยีดิจิทัล ใน (๕) เนื่องจากปัจจุบันและอนาคต การเดินอากาศต้องพึ่งพาระบบดิจิทัลอย่างสมบูรณ์ การกำกับดูแลเพียงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพนั้นไม่เพียงพออีกต่อไป จึงต้องกำกับศูนย์ปฏิบัติการและควบคุมการบิน (OCC) ศูนย์ข้อมูล (Data Centre) และสถานที่พัฒนาซอฟต์แวร์ ศูนย์ปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยไซเบอร์<br>๔) การปรับปรุงถ้อยคำในส่วนสุดท้าย (๖) ให้มีกลไกทางปกครองรองรับ การระบุว่า "...ตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | แห่งประเทศไทย" เป็นการสร้างกลไกที่ยืดหยุ่นและทันการณ์ เพื่อให้นิยาม "สถานที่ทำการ" สามารถขยายขอบเขตไปครอบคลุมสถานที่รูปแบบใหม่ ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต (เช่น สถานีภาคพื้นดินสำหรับการสัญจรทางอากาศในเมือง-Vertiport, ศูนย์ควบคุมการบินอวกาศเชิงพาณิชย์) ได้โดยไม่จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายระดับพระราชบัญญัติทุกครั้ง แต่ยังคงไว้ซึ่งกระบวนการตรวจสอบและถ่วงดุลผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งเป็นการใช้อำนาจฝ่ายบริหารอย่างรอบคอบและมีประสิทธิภาพ<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข โดยควรมีการพิจารณาทบทวนคำว่า สนามบิน.. และลานจอด เพื่อให้สามารถระบุขอบเขตได้ชัดเจน รวมทั้งเห็นควรให้เพิ่ม หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้ครอบคลุมทุกกิจกรรมที่อาจเกี่ยวข้อง<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน)* | |
| ๒ | มาตรา ๔ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “สนามบินอนุญาต” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๓<br>๕๐% | ๓<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งสนามบิน โดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาต | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปสนามบินอนุญาตจะหมายถึงสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามมาตรา ๕๑ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ““สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑” | | | จัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม แต่น่าจะมีความหมายหรือนิยามที่ครอบคลุมกว่าเดิม *(นายบุษปะ ตัะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการที่ให้การจัดตั้งและการดำเนินงานสนามบินควรอยู่ภายใต้ระบบการรับรองเดียวกัน แต่บทเฉพาะกาลซึ่งกำหนดให้บรรดาสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้บังคับใช้ ยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไป อาจไม่สอดคล้องตามร่างมาตรา ๓ ที่กำหนดให้สนามบินอนุญาต หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ จึงอาจทำให้เกิดประเด็นการตีความได้ว่าสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ ที่ยังคงเป็นสนามบินอนุญาต | เท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้ในส่วนของสนามบินของส่วนราชการที่จะมีการจัดตั้งขึ้นใหม่สำหรับใช้ในการขึ้นลงของอากาศยานราชการที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา ๕ นั้น จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ จึงไม่ต้องมีการประกาศกำหนดให้มีสถานะเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และสำหรับสนามบินอนุญาตที่มีอยู่เดิมจะมีการกำหนดบทเฉพาะกาลรองรับความเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯเพื่อให้สามารถใช้งานได้ต่อไปตามกฎหมาย |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ได้ต่อไปตามบทเฉพาะกาลนั้น จะถือเป็นสนามบินอนุญาตตามนิยามนี้ รวมถึงสนามบินอนุญาตที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยหรือไม่ (*บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*)<br>๒.๒ ควรแก้ไข โดยเห็นว่าควรมีหลักการประกาศกำหนดสนามบิน อยู่ต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินที่ใช้ในการเดินอากาศในราชการ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐที่จะใช้ทรัพยากรการบินเพื่อส่งเสริมหรืออำนวยการแก่กิจกรรมการบินทั่วไปเป็นสำคัญ โปรดดูรายละเอียดการแก้ไขในร่างมาตรา ๕ *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข เสนอหลักการ "ควรกำหนดบทนิยามของ "สนามบินอนุญาต" ให้มีความชัดเจนและครอบคลุมถึงสนามบินทุกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ไม่ว่าจะได้รับอนุญาตในรูปแบบใด เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินอากาศ" เสนอถ้อยคำ “สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ หรือ ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในรูปแบบอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด *(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๓ | มาตรา ๕ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>““ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” หมายความว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๓” | ๔<br>๖๖.๗% | ๒<br>๓๓.๓% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวจะถูกตรวจสอบมาตรฐานก่อนการอนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์ และมาตรฐานเดียวกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจากเพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว โดยยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวจะถูกตรวจสอบมาตรฐานก่อนการอนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม แต่น่าจะมีความหมายหรือนิยามที่ครอบคลุมกว่าเดิม *(นายบุษปะ ต๊ะวิชัย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) ขจัดความซ้ำซ้อนและคลุมเครือ บทนิยามเดิมในมาตรา ๔ มีความกว้างและอาจซ้ำซ้อนกับบทบัญญัติในมาตรา ๕๓ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตจะหมายถึงที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามมาตรา ๕๓ เท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวทั้งหมดภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ซึ่งว่าด้วยการขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราว การแก้ไขโดยอ้างอิงไปยังมาตรา ๕๓ โดยตรงช่วยให้บทนิยามมีความชัดเจนและกระชับขึ้น ไม่ต้องตีความซ้ำซ้อนว่าที่ขึ้นลงชั่วคราวใดบ้างที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย<br>(๒) สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย การแก้ไขนี้ทำให้เจตนารมณ์ของกฎหมายชัดเจนขึ้นว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวใด ๆ ที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้ จะต้องผ่านกระบวนการขออนุญาตและได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ เท่านั้น เป็นการควบคุมและกำกับดูแลความปลอดภัยในการใช้ที่ขึ้นลงชั่วคราวอย่างเป็นระบบ<br>(๓) ไม่กระทบสิทธิของผู้ได้รับอนุญาต การแก้ไขนี้ไม่ได้เป็นการลิดรอนสิทธิของผู้ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวอยู่แล้วก่อนการแก้ไข ผู้ที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ อยู่แล้วก็ยังคงมีสิทธิใช้ที่ขึ้นลงชั่วคราวนั้นต่อไปได้<br>(๔) ไม่สร้างภาระเกินควรแก่ผู้ประกอบการ การแก้ไขนี้ไม่ได้กำหนดขั้นตอนหรือกระบวนการขออนุญาตใหม่ เพียงแต่อ้างอิงไปยังมาตรา ๕๓ ซึ่งมีอยู่แล้ว ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวก็ยังคงต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการในมาตรา ๕๓ เช่นเดิม ๕. ส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินอากาศ: การที่ที่ขึ้นลงชั่วคราวต้องได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ ทำให้มั่นใจได้ว่าที่ขึ้นลงเหล่านั้นได้มาตรฐานความปลอดภัยตามที่ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กฎหมายกำหนด *(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากไม่มีบทเฉพาะกาลรองรับ ประกอบกับเหตุผลเช่นเดียวกันกับร่างมาตรา ๓ *(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ เห็นว่าควรมีหลักการประกาศกำหนดที่ขึ้นลง อยู่ต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินที่ใช้ในการเดินอากาศในราชการ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐที่จะใช้ทรัพยากรการบินเพื่อส่งเสริมหรืออำนวยการแก่กิจกรรมการบินทั่วไปเป็นสำคัญ โปรดดูรายละเอียดการแก้ไขในร่างมาตรา ๕ *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)* | |
| ๔ | มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๕ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“ในกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐใดซึ่งมีสนามบิน | ๔<br>๖๖.๗% | ๒<br>๓๓.๓% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้เกิดความชัดเจนโดยกำหนดเฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ก่อนและไม่ใช่สนามบินสร้างใหม่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งแต่ให้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แต่สนามบินสาธารณะที่สร้างขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่กระบวนการจัดตั้งสนามบินและการขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ทุก | ปรับแก้ไขร่างที่เสนอโดยยังคงเป็นไปตามหลักการที่เสนอแก้ไขคือประสงค์ให้บทบัญญัติเกิดความชัดเจนโดยกำหนดเฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ก่อนและไม่ใช่สนามบินสร้างใหม่ที่จะใช้บริการสาธารณะไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินแต่ให้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและสำหรับสนามบินสาธารณะที่สร้างขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | อนุญาตที่ใช้ในภารกิจของตนที่ไม่ใช่สนามบินที่สร้างขึ้นใหม่และประสงค์จะใช้สนามบินนั้นเพื่อให้บริการแก่สาธารณะหรืออนุญาตให้อากาศยานพลเรือนทำการบินขึ้นหรือลงนอกเหนือจากกรณีฉุกเฉินหรือภารกิจของรัฐเป็นครั้งคราว ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐนั้นต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินตามพระราชบัญญัตินี้” | | | แห่งไม่ว่าจะเป็นของส่วนราชการหรือเอกชนถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้เกิดความชัดเจนโดยกำหนดเฉพาะกรณีสนามบินของราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอยู่ก่อนและไม่ใช่สนามบินสร้างใหม่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งแต่ให้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แต่สนามบินสาธารณะที่สร้างขึ้นใหม่ ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่กระบวนการจัดตั้งสนามบินและการขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ทุกแห่งไม่ว่าจะเป็นของส่วนราชการหรือเอกชนถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสมเป็นการให้บริการแก่สาธารณะที่พลเรือนมาใช้บริการจึงจำเป็นต้องมีกฎระเบียบที่ปลอดภัยและเป็นที่ยอมรับของ ICAO มากำกับดูแล *(นายบุษปะ ตั๊ะวิชัย, บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย: การกำหนดให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ต้องการเปิดสนามบินอนุญาตของตนให้สาธารณะใช้ (นอกเหนือจากภารกิจปกติของตน) ต้อง | รัฐจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ตั้งแต่กระบวนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินและการขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยการจัดตั้งสนามบินใหม่ทุกแห่งไม่ว่าจะเป็นของส่วนราชการหรือเอกชนถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้<br>“ในกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐใดซึ่งมีสนามบินอนุญาตที่ใช้ในภารกิจของตนที่ไม่ใช่สนามบินที่สร้างขึ้นใหม่และประสงค์จะใช้สนามบินนั้นเพื่อให้บริการแก่สาธารณะหรืออนุญาตให้อากาศยานพลเรือนทำการบินขึ้นหรือลงนอกเหนือจากกรณีฉุกเฉินหรือภารกิจของรัฐเป็นครั้งคราว ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐนั้นต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ แต่ไม่ต้องขออนุญาตจัดตั้งสนามบินตามพระราชบัญญัตินี้” |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ได้รับ "ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ" เป็นการบังคับให้สนามบินเหล่านั้นต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยและการดำเนินงานในระดับเดียวกับสนามบินสาธารณะทั่วไป ซึ่งจะช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยโดยรวมของการบินพลเรือนในประเทศ<br>(๒) ความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล: ข้อกำหนดนี้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก การปฏิบัติตามมาตรฐาน ICAO จะช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นในระบบการบินพลเรือนของไทยในระดับสากล<br>(๓) ความชัดเจนและความครอบคลุม: การแก้ไขนี้ทำให้เกิดความชัดเจนว่า แม้จะเป็นสนามบินของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ หากเปิดให้สาธารณะใช้ หรือเปิดให้มีการขึ้นลงของอากาศยานพลเรือนนอกเหนือจากภารกิจปกติ ก็จะต้องอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกันกับสนามบินสาธารณะทั่วไป ข้อความ "ที่ไม่ใช่สนามบินที่สร้างขึ้นใหม่" ช่วยให้เกิดความยืดหยุ่นสำหรับสนามบินที่มีอยู่แล้วของหน่วยงานราชการ<br>(๔) การคุ้มครองผู้โดยสารและประชาชน: การบังคับให้สนามบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวด เป็นการคุ้มครองผู้โดยสารและประชาชนทั่วไปที่ใช้บริการสนามบินเหล่านั้น *(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | **๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากสนามบินอนุญาตตามมาตรานี้อาจไม่สอดคล้องกับนิยามตามร่างมาตรา ๓ แม้ว่าจะมีบทเฉพาะกาลรองรับไว้ *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ไม่เหมาะสมและสมควรแก้ไข ดังนี้<br>(๑) สนามบินราชการในกลุ่มที่ได้รับการยกเว้นตามอนุสัญญาชิคาโก และตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ มาตรา ๕ วรรค ๑ (ทหาร ตำรวจ ศุลกากร และอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง) ยังควรอยู่ภายใต้ระบบการประกาศกำหนดจัดตั้งสนามบินอยู่เหมือนเดิม แต่ถ้าจะนำมาให้บริการสาธารณะแก่อากาศยานพลเรือนเพื่อการพาณิชย์ เช่น สนามบินอู่ตะเภาสนามบินดังกล่าวจะต้องขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะด้วย (ประกาศกำหนด+ใบรับรอง)<br>(๒) ส่วนสนามบินราชการอื่นของรัฐนอกเหนือจากที่ได้รับการยกเว้นตาม มาตรา ๕ วรรค ๑ ที่จะนำมาให้บริการสาธารณะแก่อากาศยานพลเรือนเพื่อการพาณิชย์ เช่น สนามบินของกรมท่าอากาศยาน ควรอยู่ภายใต้ระบบการอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ยกเว้น สนามบินเก่าที่ได้สร้างขึ้นมาแล้วไม่ต้องมาขออนุญาตใหม่อีกครั้ง เพราะได้รับการประกาศจัดตั้งไปก่อนหน้านั้นแล้ว ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม สนามบินดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะด้วย (ใบอนุญาตจัดตั้ง/ประกาศกำหนด+ใบรับรอง) | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๓) ควรกำหนดให้สนามบินที่เกิดจากการประกาศกำหนดมีสถานะเสมือนเป็นผู้ถือใบอนุญาตจัดตั้ง โดยมีมีสิทธิและหน้าที่ในฐานะผู้ถือใบอนุญาตจัดตั้ง ทั้งนี้ ผู้อำนวยการ กพท. ควรมีอำนาจออกกฎทางปกครองสำหรับสนามบินที่มีใบอนุญาตจัดตั้ง โดยสามารถนำมาใช้กับสนามบินที่ประกาศกำหนดด้วย แต่อาจมีข้อยกเว้นให้ผู้อำนวยการ กพท. มีดุลพินิจเลือกปรับใช้กฎทางปกครองที่จะนำมาใช้กับสนามบินที่ประกาศกำหนดได้ตามความเหมาะสม<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |
| ๕ | มาตรา ๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕/๑ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๕/๑ ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่ง | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | เป็นบทบัญญัติที่กำหนดเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขข้อตรวจพบในการตรวจสอบ USOAP-CMA ของ ICAO เพื่อให้มีความชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจของผู้อำนวยการฯ ในการออกคำสั่งเพื่อกำหนดเงื่อนไข ข้อห้าม ข้อกำหนด หรือข้อจำกัดต่อการมีผลใช้บังคับของใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองนั้นได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความปลอดภัย หรือการรักษาความปลอดภัย หรือเพื่อให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องภายในระยะเวลาที่กำหนด |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ที่เกี่ยวข้อง ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกคำสั่งเพื่อกำหนดเงื่อนไข ข้อห้าม ข้อกำหนด หรือข้อจำกัดต่อการมีผลใช้บังคับของใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองนั้นได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความปลอดภัย หรือการรักษาความปลอดภัย หรือเพื่อให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยให้แจ้งเหตุผลและขอบเขตของเงื่อนไข ข้อห้าม ข้อกำหนด หรือข้อจำกัดให้ผู้ได้รับใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ทราบเป็นหนังสือ” | | | | |
| ๖ | มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ | ๔<br>๘๐% | ๑<br>๒๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากการกำหนดไว้ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก บทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมไม่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการเดิมแต่แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ยกเลิกมาตรา ๒๐ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้กับมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้<br>(๑) กำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้<br>(๒) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓)<br>(๓) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (๑) ค่าบริการการเดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖ ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐ หรือค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา ๕๖<br>(๔) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศ | | | ๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>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 โดยการแก้ไขนี้เป็นการปรับปรุงอำนาจในการออกกฎกระทรวงของรัฐมนตรีให้สอดคล้องกับกฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>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 โดยการแก้ไขนี้เป็นการปรับปรุงอำนาจในการออกกฎกระทรวงของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับกฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข หลักการที่ควรแก้ไข<br>(๑) ความซ้ำซ้อนและไม่สอดคล้องกับโครงสร้างของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ: ร่างมาตรา ๖ ที่เสนอใหม่นี้ มีการกล่าวถึงอำนาจของรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนด "ค่าบริการการ | และมาตรา ๕๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังนั้น มาตรา ๖ (๒) จึงไม่มีผลใช้บังคับโดยปริยาย ทั้งนี้ มาตรา ๑๕ (๑๐) ประกอบมาตรา ๔๑/๑๓๐ บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางแทน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้” | | | เดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖" และ "ค่าโดยสาร หรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐" ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราขั้นสูงและข้อยกเว้น ซึ่งปัญหาคือ มาตรา ๑๕/๒๖ และ ๔๑/๑๓๐ ไม่ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีในการกำหนดอัตราเหล่านี้ โดยตรงแต่ให้อำนาจแก่ "ผู้อำนวยการ" (มาตรา ๑๕/๒๖) และ "คณะกรรมการการบินพลเรือน" (มาตรา ๔๑/๑๓๐ และ ๔๑/๑๓๑)<br>(๒) การแก้ไข ควรอ้างอิงมาตราให้ถูกต้อง และปรับโครงสร้างของร่างมาตรา ๖ ให้สอดคล้องกับการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ระหว่างรัฐมนตรี ผู้อำนวยการ, และคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขถ้อยคำ (โดยยังคงเจตนารมณ์ของร่างเดิม) ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>"มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในเรื่องดังต่อไปนี้<br>(๑) กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และยกเว้นค่าธรรมเนียมดังกล่าว<br>(๒) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนจะออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓) | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๓) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการที่ผู้อำนวยการจะออกข้อกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้<br>(ก) กำหนดอัตราค่าบริการการเดินอากาศตามมาตรา ๑๕/๒๖<br>(ข) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐<br>(ค) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้<br>(๔) กำหนดแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการตาม (๑) (๒) และ (๓) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (๕) กำหนดกิจการอื่นตามที่จำเป็นเพื่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๗ | มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๖/๑ ให้ผู้อำนวยการ | ๓<br>๕๐% | ๓<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็ม ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือ ให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กรบุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือการตัดอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการให้ความเห็นชอบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อนมีผลใช้บังคับออก แต่ยังคงรูปแบบของอนุบัญญัติไว้ตามโครงสร้างของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ฉบับเดิม เพื่อกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจแต่ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | มีอำนาจในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้ ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้” | | | ให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนดจึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ผู้อำนวยการฯ ควรมีอำนาจออกกฎทางเทคนิค โดยไม่ต้องผ่านความเห็นชอบจาก กบร. โดยมีข้อแนะนำเพิ่มเติม ดังนี้<br>(๑) เพื่อให้การใช้อำนาจของผู้อำนวยการ กพท. ออกกฎซึ่งเป็นเรื่องทางเทคนิคเป็นไปด้วยความรอบคอบและรัดกุม ขอเสนอให้มีคณะกรรมการมาตรฐานการบินพลเรือน โดยเป็นคณะกรรมการทางฝั่งสำนักงาน กพท. โดย ผู้อำนวยการ กพท. เป็นประธาน มีกรรมการเป็นผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคด้านต่าง ๆ เช่น ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม อากาศยาน สนามบิน เป็นต้น และผู้แทนจากผู้มีส่วนได้เสีย/สมาคมวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนักกฎหมายการบิน และนักกฎหมายปกครองเป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการด้วย เพื่อช่วยกลั่นกรองเรื่องทางเทคนิคและข้อกฎหมายก่อนที่ผู้อำนวยการ กพท. จะใช้อำนาจตามมาตรา ๖/๑ ดังกล่าว<br>(๒) การเรียกชื่อกฎ ถ้าออกโดยอาศัยอำนาจของ กพท. ควรเรียกว่า “ข้อกำหนด” (แก้คำว่า “ข้อบังคับ” เป็น“ข้อกำหนด”) เพราะเมื่อไม่ต้องผ่านความเห็นชอบจาก กบร. แล้ว จึงไม่มี | เพียงผู้เดียวในการออกกฎระเบียบด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน โดยไม่ต้องผ่านความเห็นชอบจากองค์กรหรือหน่วยงานอื่นใดก่อน โดยจะรับความเห็นในส่วนของการการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการจัดทำร่างกฎระเบียบและลำดับชั้นของอนุบัญญัติไปพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนการจัดทำร่างกฎระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้มีความชัดเจนต่อไป |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | “ข้อบังคับ” ในเรื่องทางเทคนิคอีกต่อไป คงเหลือเพียง “ข้อกำหนด” เท่านั้น (ส่วน คำว่า “ข้อบังคับ” ก็จะสงวนไว้ใช้กับกฎด้านเศรษฐกิจของ กบร. เท่านั้น ซึ่งจะลดความสับสนในระยะยาวต่อไป)<br>(๓) ในการออกกฎทุกกรณี ควรกำหนดขั้นตอนให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม เช่น ผู้ส่วนเกี่ยวข้องทั้งทางเทคนิคและวิชาการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำและแสดงความคิดเห็น และควรมีการทำ focus group, จัดประชุมหารือเมื่อนำกฎไปประกาศในประกาศราชกิจจานุเบกษาแล้ว จึงมีผลบังคับ<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็ม ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือ ให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจาก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | คณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเห็นควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการบังคับใช้<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข โดยพิจารณาให้มีเนื้อหาบทลงโทษที่สอดคล้องเหมาะสมและครอบคลุมกับทุกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบหรือประกาศคำสั่งที่ออกมาด้วย *(นายบุษปะ ต๊ะวิชัย บริษัท, ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*)<br>๒.๓ ควรแก้ไข หลักการที่ควรแก้ไข<br>(๑) ความชัดเจนและความเฉพาะเจาะจง แม้ว่าร่างมาตรา ๗ จะให้อำนาจผู้อำนวยการในการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ได้อย่างกว้างขวาง แต่ก็ควรระบุให้ชัดเจนยิ่งขึ้นว่ากฎเกณฑ์เหล่านั้นจะใช้บังคับกับ "ใคร" "เมื่อใด" และ "อย่างไร" เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไป และเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง (เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ, เจ้าของอากาศยาน, ผู้ประจำหน้าที่) สามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง<br>(๒) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ควรเพิ่มกลไกการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Consultation) ก่อนการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้กฎเกณฑ์ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เหล่านั้นมีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในทางปฏิบัติและได้รับการยอมรับจากผู้ที่เกี่ยวข้อง<br>(๓) ลำดับชั้นของกฎเกณฑ์ ควรพิจารณาถึงลำดับชั้นของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ผู้อำนวยการมีอำนาจออก (ข้อบังคับ, ข้อกำหนด, ระเบียบ, ประกาศ, คำสั่ง) ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร และมีผลบังคับใช้ในขอบเขตใด เพื่อป้องกันความสับสนในการบังคับใช้<br>(๔) การมอบอำนาจ ควรพิจารณาว่ามีความจำเป็นหรือไม่ที่จะให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการในการมอบอำนาจการออกกฎเกณฑ์ดังกล่าวให้แก่บุคคลอื่น (เช่น พนักงานเจ้าหน้าที่) ต่อไปได้ หากมีความจำเป็นควรกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขในการมอบอำนาจนั้นให้ชัดเจน ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข<br>"มาตรา ๖/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมาย<br>(๑) ข้อบังคับ ให้ออกเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการเดินอากาศ และให้ใช้บังคับแก่บุคคลหรือกิจการตามที่ระบุไว้เป็นการเฉพาะในข้อบังคับนั้น<br>(๒) ข้อกำหนด ให้ออกเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการปฏิบัติตามข้อบังคับ หรือเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในกรณีที่ไม่มีข้อบังคับกำหนดไว้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๓) ระเบียบให้ออกเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติภายในสำนักงาน หรือเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัตินี้<br>(๔) ประกาศให้ออกเพื่อแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องหรือประชาชนทราบเป็นการทั่วไป หรือเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดให้ต้องประกาศ<br>(๕) คำสั่ง ให้ออกเพื่อสั่งการให้บุคคลใด ๆ ปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้<br>ในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ และประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยสาธารณะ หรือกรณีที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศอย่างร้ายแรง ผู้อำนวยการจะออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ และประกาศ โดยไม่รับฟังความคิดเห็นก่อนก็ได้ แต่ต้องแจ้งให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทราบโดยเร็ว ผู้อำนวยการอาจมอบอำนาจการออกคำสั่งตาม (๕) ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนด"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๘ | มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกชื่อหมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการเทคนิค แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน” | ๕ (๑๐๐%) | ๐ | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการปรับแก้ไขชื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างปัจจุบัน *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก มีการยกเลิกคณะกรรมการทางเทคนิคแล้ว จึงสมควรแก้ไขชื่อหมวดของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้สอดคล้องกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก มีการยกเลิกคณะกรรมการทางเทคนิคแล้ว จึงสมควรแก้ไขชื่อหมวดของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ให้สอดคล้องกัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๕ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) ความสอดคล้องกับเนื้อหา พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ได้ยกเลิก "คณะกรรมการเทคนิค" ไปแล้ว ทำให้ชื่อหมวดเดิมไม่สอดคล้องกับเนื้อหาภายในหมวดอีกต่อไป การแก้ไขชื่อหมวดให้เหลือเพียง "คณะกรรมการการบินพลเรือน" จึงเป็นการปรับปรุงให้ชื่อหมวดสะท้อนถึงเนื้อหาที่แท้จริงของหมวดนั้น ซึ่งมุ่งเน้นไปที่องค์ประกอบ อำนาจหน้าที่ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องถ้อยคำตาม พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ได้ยกเลิกคณะกรรมการเทคนิค แต่ พ.ร.ก.ฯ ไม่ได้มีการแก้ไขชื่อหมวดให้ตรงกับกฎหมายปัจจุบัน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | และการดำเนินงานของคณะกรรมการการบินพลเรือนเพียงองค์กรเดียว<br>(๒) ความชัดเจนและความกระชับ การตัดคำว่า "และคณะกรรมการเทคนิค" ออกจากชื่อหมวด ทำให้ชื่อหมวดมีความชัดเจนและกระชับมากขึ้น ไม่ก่อให้เกิดความสับสนว่าหมวดดังกล่าวยังคงมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการเทคนิคอยู่หรือไม่<br>(๓) ความสอดคล้องกับแนวโน้มในการปรับปรุงกฎหมาย การปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งสำคัญ การแก้ไขชื่อหมวดนี้เป็นการปรับปรุงให้กฎหมายมีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริงในโครงสร้างขององค์กรที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือน<br>(๔) ไม่มีผลกระทบต่อสาระสำคัญ การแก้ไขชื่อหมวดนี้ไม่มีผลกระทบต่อสาระสำคัญของกฎหมายแต่อย่างใด เป็นเพียงการปรับปรุงถ้อยคำให้มีความถูกต้องเหมาะสมยิ่งขึ้นเท่านั้น<br>(๕) ความสอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริง ในทางปฏิบัติหลังจากที่มีการยกเลิกคณะกรรมการเทคนิคไปแล้ว การดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กบร. เป็นหลัก การแก้ไขชื่อหมวดให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงจึงเป็นสิ่งที่สมควร | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๖) ความสอดคล้องกับหลักการที่ดีของร่างกฎหมาย หลักการที่ดีของการร่างกฎหมายคือการใช้ถ้อยคำที่ชัดเจน กระชับ สื่อความหมายได้ถูกต้อง ไม่ก่อให้เกิดความสับสน การเปลี่ยนชื่อหมวดในกรณีนี้ช่วยลดความกำกวมที่อาจเกิดขึ้น<br>(๗) ไม่มีผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับผลกระทบทางลบ การเปลี่ยนแปลงนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิทธิ, หน้าที่ หรือ สถานะทางกฎหมายขององค์กร หรือ บุคคลใด ๆ *(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | |
| ๙ | มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความใน (๖) ของมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“(๖) ออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม” | ๕<br>(๑๐๐%) | ๐ | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติ<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่าข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่าข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจ ในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนว่าข้อบังคับที่ออกตามมาตรานี้เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในเรื่องเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจ ในการออกข้อบังคับทางด้านเทคนิค<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๕ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) สอดคล้องกับหลักการมอบอำนาจให้องค์กรเฉพาะด้าน การแก้ไขนี้เป็นการมอบอำนาจให้ "คณะกรรมการการบินพลเรือน" เป็นผู้ออก "ข้อบังคับ" เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ซึ่งสอดคล้องกับหลักการที่ว่า องค์กรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ในที่นี้ คือ คณะกรรมการการบินพลเรือน) ควรเป็นผู้มีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดในการกำกับดูแลกิจกรรมที่ต้องอาศัยความรู้ความเชี่ยวชาญนั้น ๆ<br>(๒) เพิ่มความชัดเจนและเฉพาะเจาะจง ข้อความเดิมของมาตรา ๑๕ (๖) มีลักษณะกว้าง ไม่เฉพาะเจาะจง การแก้ไขนี้ทำให้มีความ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ชัดเจนขึ้นว่า คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับ "การขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน" โดยเฉพาะและอ้างอิงถึงมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสาม ซึ่งเป็นมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรง<br>(๓) ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพ หากพิจารณาจากร่างพระราชบัญญัติฯ จะเห็นได้ว่ามีการแก้ไขมาตราอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง โดยมีการระบุอย่างชัดเจนว่าให้เป็นอำนาจของ "ผู้อำนวยการ" หรือ "คณะกรรมการการบินพลเรือน" แล้วแต่กรณี การแก้ไขมาตรา ๑๕ (๖) นี้จึงเป็นการทำให้กฎหมายมีความสอดคล้องกัน ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้<br>(๔) ส่งเสริมธรรมาภิบาลและความโปร่งใส การกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้ออกข้อบังคับ จะช่วยส่งเสริมธรรมาภิบาลและความโปร่งใสในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนได้มากกว่าเดิม เนื่องจากคณะกรรมการฯ เป็นองค์กรที่มีองค์ประกอบจากหลายภาคส่วน ทำให้มีความหลากหลายทางความคิด และมีการตรวจสอบถ่วงดุลกันเองภายในคณะกรรมการฯ<br>(๕) รองรับพลวัตของการบินพลเรือน การแก้ไขมาตรา ๑๕ (๖) นี้สอดรับกับความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีพลวัตรของ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กิจการการบินพลเรือน กฎหมายลักษณะนี้จะมีการปรับปรุงเป็นระยะ ๆ อยู่แล้ว โดย กบร. มีอำนาจโดยตรงตามมาตรา ๖<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | |
| ๑๐ | มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิก (๗) ของมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน กพท. มีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือการตัดอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการให้ความเห็นชอบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยออก เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non- |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน (กพท.) มีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด จึงกำหนดให้ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีผลใช้บังคับ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเห็นควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการบังคับใช้ *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข โดยขอเสนอให้พิจารณา ทางเลือกที่ ๑ คือ คงหลักการตามร่างมาตรา ๑๐ แต่เพิ่มเติมบทบัญญัติและกลไกการตรวจสอบอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการตรวจสอบถ่วงดุลอำนาจ โดยขอเสนอให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติ ดังนี้ มาตรา ... (เพิ่มใหม่) ก่อนการออกข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใด ๆ ตามพระราชบัญญัติ | Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | นี้ ผู้อำนวยการต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย และต้องเผยแพร่ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าวให้ประชาชนทราบโดยทั่วกัน มาตรา .. (เพิ่มใหม่) ให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการบินพลเรือน ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิจากภาคส่วนต่าง ๆ ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาและเสนอแนะแก่ผู้อำนวยการในการออกข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง มาตรา ... (เพิ่มใหม่) ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการออกข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งของผู้อำนวยการ อาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๑๑ | มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความใน (๙) ของมาตรา ๑๕/๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“(๙) การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน และการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการและ | ๔<br>๘๐% | ๑<br>๒๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจของ กพท. *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้ กพท. มีอำนาจในการกำกับดูแลเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ – ๔ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้ กพท. มีอำนาจในการกำกับดูแลเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือเพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการกำกับดูแลเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อมการบินซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ - ๔ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ภาระทางด้านการเงินเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี” | | | มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๖ ของอนุสัญญาฯ เล่ม ๑ – ๔<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการที่ควรแก้ไข<br>๑) ความชัดเจนของขอบเขตอำนาจ แม้ว่าข้อความปัจจุบันจะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ของการบินพลเรือน (ความปลอดภัย, การรักษาความปลอดภัย, การอำนวยความสะดวก, และการรักษาสิ่งแวดล้อม) แต่ควรระบุให้ชัดเจนยิ่งขึ้นว่าอำนาจในการ "กำหนดมาตรการ" รวมถึงอะไรบ้าง เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไป หรือการใช้อำนาจเกินขอบเขต<br>๒) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ควรเพิ่มหลักการเรื่องการรับฟังความคิดเห็น หรือการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholder participation) ในกระบวนการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้มาตรการที่ออกมานั้นมีความสมเหตุสมผล, เป็นธรรม, ได้รับการยอมรับ, และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง<br>๓) ความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ควรเน้นย้ำถึงความจำเป็นที่มาตรการต่าง ๆ จะต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่แนะนำ ของ ICAO นอกเหนือจากอนุสัญญาและภาคผนวก<br>๔) การบริหารจัดการด้านการเงิน ควรกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน โปร่งใส และตรวจสอบได้ เกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการเงินที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าเงินทุนและ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ทรัพยากรต่าง ๆ จะถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด<br>๕) เพิ่มการพิจารณาด้านเศรษฐกิจ<br>(๒) ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข (พร้อมเหตุผล) ขอเสนอให้แก้ไขมาตรา ๑๕/๗ (๙) ดังนี้<br>"(๙) การกำหนดหลักเกณฑ์ มาตรฐาน และมาตรการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน และการรักษาสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมเศรษฐกิจการบิน ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา ภาคผนวก และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี ทั้งนี้ ให้รวมถึง<br>(ก) การกำหนดมาตรการ, วิธีปฏิบัติ, และข้อกำหนดเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ, การดำเนินงาน, และภาระทางด้านการเงิน<br>(ข) การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน<br>(ค) การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและการดำเนินการที่เป็นเลิศในด้านความปลอดภัย ความมั่นคง การอำนวยความสะดวก และการรักษาสิ่งแวดล้อมในการบินพลเรือน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เพื่อประโยชน์ในดำเนินการตาม (ก) และ (ข) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๑๒ | มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของมาตรา ๑๕/๑๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“(๑) มาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก การรักษาสิ่งแวดล้อม และการประกอบกิจการการบินพลเรือน” | ๔<br>๘๐% | ๑<br>๒๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจของ กพท. *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบนให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ในเรื่องการกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมการบนให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ในเรื่องการกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) ที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมคือเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขมาตรา ๑๕/๗ โดยให้ผู้อำนวยการมีอำนาจไปออกกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลในด้านสิ่งแวดล้อมการบินให้มีความสอดคล้องตามมาตรฐานในเรื่องการกำหนดมาตรการเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากภาคการบินและมาตรการชดเชย |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | **๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข หลักการและเหตุผลที่ควรแก้ไข<br>(๑) การแก้ไขมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) โดยตัดคำว่า "มาตรฐาน" ออก และใช้ข้อความที่กว้างขึ้นว่า "ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก การรักษาสิ่งแวดล้อม และการประกอบกิจการการบินพลเรือน" อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความและนำไปใช้ได้ เนื่องจากขาดความชัดเจนและเฉพาะเจาะจง ดังนี้<br>๑) ความไม่ชัดเจนของขอบเขต การใช้ถ้อยคำที่กว้างเกินไป เช่น "ความปลอดภัย" โดยไม่ระบุว่าเป็น "มาตรฐาน" ความปลอดภัย อาจทำให้เกิดความสับสนว่า จะต้องยึดถือมาตรฐานใดเป็นเกณฑ์ในการปฏิบัติ หรือมาตรฐานนั้นจะต้องมีลักษณะอย่างไร<br>๒) ความซ้ำซ้อนกับบทบัญญัติอื่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ มีบทบัญญัติหลายมาตราที่กำหนดเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย, การรักษาความปลอดภัย, การอำนวยความสะดวก, และการรักษาสิ่งแวดล้อมไว้แล้ว การตัดคำว่า "มาตรฐาน" ออก อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติอื่น ๆ ได้<br>๓) การตีความที่อาจกว้างเกินไป การไม่ระบุว่าเป็น "มาตรฐาน" อาจทำให้ผู้ปฏิบัติ หรือผู้ที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ตีความขอบเขตของอำนาจหน้าที่ตามมาตรานี้กว้างเกินไปกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งอาจกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่เกี่ยวข้องได้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๒) ข้อเสนอแนะในการแก้ไข เพื่อให้มาตรา ๑๕/๑๐ (๑) มีความชัดเจนและสอดคล้องกับบทบัญญัติอื่น ๆ ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ควรคงคำว่า "มาตรฐาน" ไว้ และอาจเพิ่มเติมรายละเอียด เพื่อขยายความให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้<br>๑) ตัวเลือกที่ ๑ (คงเดิมและเพิ่มคำอธิบาย)<br>"(๑) มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย มาตรฐานการอำนวยความสะดวก มาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานการประกอบกิจการการบินพลเรือน ทั้งนี้ ให้หมายความรวมถึงมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ และมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ"<br>๒) ตัวเลือกที่ ๒ (ปรับปรุงถ้อยคำ)<br>"(๑) กำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก การรักษาสิ่งแวดล้อม และการประกอบกิจการการบินพลเรือน"<br>๓) ตัวเลือกที่ ๓ (คงคำว่ามาตรฐานและเพิ่มรายละเอียดขอบเขต)<br>"(๑) มาตรฐานความปลอดภัย, มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย, มาตรฐานการอำนวยความสะดวก, มาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อม (รวมถึงมลพิษทางเสียง และอื่น ๆ ที่อาจมีผลกระทบ), และมาตรฐานการประกอบกิจการการบินพลเรือน"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๑๓ | มาตรา ๑๕ ให้ยกเลิกความใน (๖) ของมาตรา ๑๕/๑๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“(๖) ข้อปฏิบัติหรือข้อห้ามของผู้ประจำหน้าที่ ลูกเรือ ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน และอากาศยาน และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน” | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | เป็นบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อขยายขอบเขตอำนาจโดยให้ผู้อำนวยการฯ มีอำนาจออกระเบียบซึ่งเป็นข้อปฏิบัติหรือข้อห้ามของลูกเรือและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ซึ่งทำให้ครอบคลุมผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดมากยิ่งขึ้น |
| ๑๔ | มาตรา ๑๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๕/๑๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๑๕/๑๐ ทวิ เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาเพื่อออกหรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง หรือเอกสารอื่นใดที่ออกตาม | ๑<br>๒๕% | ๓<br>๗๕% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>มีความหมาะสม ไม่แสดงเหตุผล<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) โดยหลักการแล้ว แนวคิดในการมอบหมายหรือแต่งตั้งให้บุคคลภายนอกซึ่งมีความเชี่ยวชาญและได้รับการรับรอง เข้ามาช่วยปฏิบัติภารกิจบางประการแทนหน่วยงานกำกับดูแล เป็น | รับข้อคิดเห็นไปพิจารณา โดยคงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากขอบเขตในการดำเนินการตามมาตรานี้ คืออำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการออกหรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง หรือเอกสารอื่นใดที่ออกตามพระราชบัญญัติหรือกฎระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัติซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการหรือพนักงาน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจแต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคล หรือนิติบุคคล หรือหน่วยงานซึ่งได้รับการรับรอง หรืออนุญาต หรือขึ้นทะเบียนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กระทำการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมินผล หรือปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดเพื่อนำผลการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมิน หรือผลการปฏิบัติดังกล่าวมาใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อออก หรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง หรือเอกสารอื่นใด ที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ | | | แนวปฏิบัติที่เป็นสากลและมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนสมัยใหม่ ดังนี้<br>๑) การเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็ว อุตสาหกรรมการบินมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและมีพลวัตสูง การให้ CAAT เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบ ทดสอบ และประเมินผลในทุกกระบวนการแต่เพียงผู้เดียวอาจก่อให้เกิดปัญหาคอขวด (Bottleneck) และความล่าช้าในการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมการบินโดยรวม<br>๒) การบริหารทรัพยากรที่จำกัดอย่างมีประสิทธิผล (Effective Resource Management) บุคลากรผู้เชี่ยวชาญระดับสูงของ CAAT มีจำนวนจำกัด การมอบหมายภารกิจที่มีลักษณะเป็นงานประจำ (Routine Tasks) ที่สามารถกำหนดมาตรฐานได้อย่างชัดเจนให้แก่หน่วยงานภายนอกที่ผ่านการรับรอง จะช่วยให้ CAAT สามารถจัดสรรบุคลากรแกนหลักของตนไปมุ่งเน้นในภารกิจที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์สูง เช่น การกำกับดูแลเชิงระบบ (Systemic Oversight) การวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัย (Safety Data Analysis) การกำหนดนโยบายและมาตรฐาน และการตรวจสอบเชิงลึกในกรณีที่มีความเสี่ยงสูง<br>๓) การเข้าถึงความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง (Access to Specialized Expertise) เทคโนโลยีการบินมีการพัฒนาไปอย่างก้าวกระโดด ในบางสาขาอาจต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ | เจ้าหน้าที่เท่านั้น โดยการดำเนินการต้องมีการออกกฎระเบียบลำดับรองรับซึ่งจะระบุขอบเขตการดำเนินการของผู้รับมอบหมายอย่างชัดเจน ซึ่งในการดำเนินการ กพท. ต้องคำนึงถึงความโปร่งใสและผลประโยชน์ทับซ้อน และวางระบบการตรวจติดตามการดำเนินการของผู้ได้รับมอบหมาย อันเป็นหลักการสำคัญอยู่แล้ว และกรณีที่เป็นเรื่องที่มีความสำคัญและกระทบต่อความปลอดภัย กพท. จะต้องดำเนินการเอง ทั้งนี้ กพท. จะพิจารณาออกกฎระเบียบลำดับรองโดยนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ผลการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมิน หรือผลการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่และไม่ตัดสิทธิสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการดำเนินการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมิน หรือปฏิบัติการดังกล่าวด้วยตนเอง” | | | ทางอย่างยิ่งยวดซึ่ง CAAT อาจไม่มีบุคลากรภายในที่เชี่ยวชาญเพียงพอ การรับรององค์กรภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจึงเป็นหนทางในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการกำกับดูแลให้ทันต่อเทคโนโลยี<br>๔) ความสอดคล้องกับแนวทางของ ICAO เอกสารของ ICAO (Document 8335 ยอมรับและสนับสนุนแนวคิดที่รัฐภาคีสามารถมอบหมายภารกิจบางประการให้แก่องค์กรหรือบุคคลที่ได้รับการรับรองได้ แต่ได้เน้นย้ำอย่างยิ่งว่า "ความรับผิดชอบสูงสุดในการกำกับดูแล ยังคงเป็นของรัฐ<br>(๒) โดยเสนอแก้ไข เนื่องจาก<br>๑) ความคลุมเครือและขอบเขตที่กว้างเกินไป ถ้อยคำว่า "บุคคลหรือนิติบุคคลหรือหน่วยงาน" และ "ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนด" มีความหมายกว้างมาก ขาดการจำแนกประเภท ระดับและขอบเขตของภารกิจที่สามารถมอบหมายได้อย่างชัดเจน ซึ่งอาจนำไปสู่การมอบหมายภารกิจที่อ่อนไหวหรือมีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อความปลอดภัย (Critical Safety Functions) ให้แก่หน่วยงานภายนอกโดยไม่มีกรอบกฎหมายรองรับที่เพียงพอ<br>๒) ขาดกลไกการกำกับดูแลองค์กรที่ได้รับการรับรอง ไม่ได้กำหนดกลไกเชิงบังคับให้ CAAT ต้องจัดทำระบบการกำกับดูแล (Oversight) องค์กรที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การตรวจสอบคุณสมบัติอย่างเข้มข้น การตรวจประเมิน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (Audit) อย่างสม่ำเสมอ การเฝ้าระวังผลการปฏิบัติงาน และการต่ออายุการรับรอง ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของหลักการมอบหมายภารกิจตามมาตรฐานสากล<br>๓) ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) ไม่ได้กล่าวถึงมาตรการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนอย่างชัดแจ้ง ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ร้ายแรงที่สุดประการหนึ่ง เช่น องค์กรที่ได้รับมอบหมายให้ตรวจสอบ อาจเป็นองค์กรเดียวกับที่ให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการเพื่อขอใบรับรองนั้นๆ ซึ่งย่อมกระทบต่อความเป็นกลางและความน่าเชื่อถือของผลการตรวจสอบ<br>๔) สถานะทางกฎหมายและความรับผิด (Legal Status and Liability) ไม่ได้กำหนดสถานะและความรับผิดขององค์กรที่ได้รับมอบหมายไว้อย่างชัดเจน หากการปฏิบัติหน้าที่โดยบกพร่องขององค์กรภายนอกนำไปสู่ความเสียหายหรืออุบัติเหตุ ใครคือผู้รับผิดชอบ เป็นความรับผิดทางแพ่งหรืออาญา ความสัมพันธ์ระหว่าง CAAT องค์กรภายนอกและผู้ประกอบการเป็นอย่างไร สิ่งเหล่านี้คือประเด็นทางกฎหมายที่ต้องมีความชัดเจนเพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต<br>๕) ความชอบด้วยรัฐธรรมนูญในการมอบอำนาจรัฐ การตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตเป็นการใช้อำนาจรัฐ (Public Authority) การจะมอบอำนาจนี้ให้เอกชนดำเนินการแทน ต้องมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัดกุม โปร่งใส และ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ตรวจสอบได้ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักนิติธรรมตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๓ วรรคสอง และหลักการบริหารราชการแผ่นดินที่ดี การเขียนกฎหมายให้อำนาจอย่างกว้างๆ โดยไม่มีกรอบการกำกับดูแลที่ชัดเจน อาจถูกโต้แย้งว่าขัดต่อรัฐธรรมนูญได้<br>๖) ความเหมาะสมของการตราเป็น "พระราชกำหนด" การตรากฎหมายในรูปแบบพระราชกำหนดจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่เข้มงวดของรัฐธรรมนูญ มาตรา ๑๗๒ คือ ต้องเป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอันมิอาจจะหลีกเลี่ยงได้ เพื่อประโยชน์ในอันที่จะรักษาความปลอดภัยของประเทศ ความปลอดภัยสาธารณะ ความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ หรือป้องปัดภัยพิบัติสาธารณะ การตั้งคำถามว่าปัญหาความล่าช้าในการบริหารจัดการของ CAAT เข้าข่าย "กรณีฉุกเฉิน" ตามรัฐธรรมนูญหรือไม่ เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ<br>(๓) เพื่อให้ร่างมาตรานี้มีความสมบูรณ์ รัดกุม สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและหลักกฎหมายมหาชน จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมในหลักการและถ้อยคำดังต่อไปนี้<br>๑) กำหนดนิยามและประเภท เพิ่มบทนิยามคำว่า "องค์กรที่ได้รับการรับรอง (Recognized Organization)" และจำแนกประเภทของภารกิจที่สามารถมอบหมายได้ให้ชัดเจนระหว่างภารกิจที่มีความเสี่ยงสูง (ต้องดำเนินการโดย CAAT เท่านั้น) และภารกิจที่มีความเสี่ยงต่ำกว่า (สามารถมอบหมายได้) | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒) สร้างกลไกการกำกับดูแลที่เข้มแข็ง บัญญัติให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของ CAAT ในการออก "ข้อบังคับ" เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขโดยละเอียดเกี่ยวกับการรับรอง การกำกับดูแล และการเพิกถอนองค์กรภายนอก ซึ่งต้องครอบคลุมถึงคุณสมบัติบุคลากร ระบบคุณภาพ ความเป็นอิสระทางการเงิน และความมั่นคง<br>๓) บัญญัติเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน เพิ่มเติมข้อบทที่ว่าด้วยการป้องกันและจัดการผลประโยชน์ทับซ้อนโดยเฉพาะ กำหนดให้องค์กรที่ได้รับการรับรองต้องแสดงตนว่าเป็นอิสระและปลอดจากอิทธิพลทางการค้าหรือการเงินที่ไม่เหมาะสม<br>๔) กำหนดความรับผิดทางกฎหมาย เพิ่มเติมข้อบทที่ระบุถึงความรับผิดชอบขององค์กรที่ได้รับการรับรองในกรณีปฏิบัติหน้าที่บกพร่องจนเกิดความเสียหาย และยืนยันว่า CAAT ยังคงมีความรับผิดชอบสูงสุด ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ<br>๕) สร้างความโปร่งใส กำหนดให้ CAAT ต้องจัดทำและเผยแพร่ "ทะเบียนรายชื่อองค์กรที่ได้รับการรับรอง" พร้อมขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้สาธารณชนทราบ<br>(๖) ข้อเสนอแนะในการปรับแก้ถ้อยคำ (ตัวอย่าง)<br>"มาตรา ๑๕/๑๐/๑ เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาเพื่อออกหรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรองหรือเอกสารอื่นใดที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ภายใต้การกำกับดูแล | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อย่างใกล้ชิดของสำนักงาน ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจแต่งตั้งหรือมอบหมายให้องค์กรที่ได้รับการรับรอง (Recognized Organization) ซึ่งเป็นบุคคล นิติบุคคล หรือหน่วยงานที่ผ่านการรับรองตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน กระทำการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมินผล หรือปฏิบัติการอื่นใดตามขอบเขตที่กำหนด เพื่อนำผลการดำเนินการดังกล่าวมาใช้ประกอบการพิจารณา<br>เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ผู้อำนวยการโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับ<br>(๑) คุณสมบัติ ลักษณะต้องห้าม มาตรฐานด้านบุคลากร ระบบคุณภาพ และความเป็นอิสระขององค์กรที่จะขอรับการรับรอง<br>(๒) ประเภทและขอบเขตของภารกิจที่อาจมอบหมายให้องค์กรที่ได้รับการรับรองดำเนินการได้<br>(๓) กระบวนการกำกับดูแล ตรวจประเมิน และการพักใช้หรือเพิกถอนการรับรององค์กรที่ได้รับการรับรอง<br>(๔) มาตรการป้องกันและจัดการผลประโยชน์ทับซ้อน<br>(๕) อัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการที่องค์กรที่ได้รับการรับรองอาจเรียกเก็บได้<br>ผลการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมิน หรือผลการปฏิบัติอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ **แต่ไม่ตัดอำนาจและ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ดุลพินิจของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาสั่งการเป็นอย่างอื่น และความรับผิดชอบสูงสุดในการกำกับดูแลยังคงเป็นของสำนักงาน ทั้งนี้ สำนักงานไม่ถูกตัดสิทธิในการดำเนินการดังกล่าวด้วยตนเอง<br>องค์กรที่ได้รับการรับรองตามวรรคหนึ่ง ต้องดำรงความเป็นอิสระ ปราศจากอคติ และปลอดจากผลประโยชน์ทับซ้อนในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ในกรณีที่เกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการปฏิบัติหน้าที่โดยประมาทเลินเล่อขององค์กรที่ได้รับการรับรอง ให้องค์กรนั้นต้องรับผิดตามกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องให้สำนักงานรับผิดในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ<br>ให้สำนักงานจัดทำและเผยแพร่ทะเบียนรายชื่อองค์กรที่ได้รับการรับรองตามมาตรานี้ พร้อมทั้งขอบเขตภารกิจที่ได้รับมอบหมาย และสถานะการรับรองที่เป็นปัจจุบันไว้ในระบบสารสนเทศเพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบได้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการที่ปรากฏในร่างมาตรานี้ สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนสมัยใหม่ (Modern Aviation Regulation) ที่มุ่งเน้นความคล่องตัว ประสิทธิภาพ และการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าสูงสุด การมอบหมายหรือแต่งตั้งให้บุคคลภายนอก (Third Party/Delegated Body) ซึ่งมีความ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เชี่ยวชาญเฉพาะทางเข้ามาช่วยปฏิบัติการในภารกิจบางส่วนของหน่วยงานกำกับดูแล อย่างเช่น กพท. นั้น เป็นแนวปฏิบัติที่เป็นสากลและมีความจำเป็นอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมการบินที่มีความซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว โดยข้อดีของหลักการนี้ คือ<br>๑) เพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็ว ลดภาระงานของ กพท. ทำให้กระบวนการออกหรือต่ออายุใบรับรองต่างๆ รวดเร็วยิ่งขึ้น ตอบสนองต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรมได้ทันท่วงที<br>๒) เข้าถึงความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง สามารถใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญของภาคเอกชนหรือหน่วยงานอื่นที่มีความชำนาญในด้านเทคนิคเฉพาะทางสูง ซึ่ง กพท. อาจไม่มีบุคลากรเพียงพอหรือต้องใช้เวลาสร้างสมยาวนาน<br>๓) ลดต้นทุนภาครัฐ ลดความจำเป็นในการลงทุนด้านบุคลากร เครื่องมือ และเทคโนโลยีราคาสูงบางประเภทของภาครัฐ<br>(๔) ส่งเสริมอุตสาหกรรม สร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) ของผู้เชี่ยวชาญและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการบินในประเทศให้เติบโตและมีความเข้มแข็ง<br>(๒) มีข้อบกพร่องเชิงหลักการและมีความเสี่ยงสูงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเป็นการให้อำนาจแก่ ผอ.กพท. อย่างกว้างขวาง โดยปราศจากกรอบการกำกับดูแล การถ่วงดุล | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (Check and Balance) และหลักประกันความรับผิดชอบ (Accountability) ที่เพียงพอ ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหาดังต่อไปนี้<br>๑) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk) หากหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายขาดคุณสมบัติ ความเป็นกลาง หรือมีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่หย่อนยาน อาจนำไปสู่การรับรองที่ไม่ถูกต้องและเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยสาธารณะ<br>๒) ความเสี่ยงด้านผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายอาจมีสถานะเป็นผู้ให้บริการในอุตสาหกรรมด้วย ทำให้เกิดปัญหาการใช้อำนาจเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ตนเองหรือกีดกันคู่แข่ง<br>๓) การผูกขาดโดยเอกชน (Private Monopoly) หากมีการมอบหมายให้เอกชนเพียงไม่กี่ราย อาจนำไปสู่การผูกขาดบริการตรวจสอบและรับรอง ซึ่งจะทำให้ค่าบริการสูงขึ้นและลดทางเลือกของผู้ประกอบการ<br>๔) การสูญเสียอำนาจกำกับดูแลของรัฐ (Erosion of State Authority) ในระยะยาว กพท. อาจสูญเสียขีดความสามารถและความเชี่ยวชาญหลัก (Core Competency) ของตนเองไป กลายเป็นเพียงองค์กรที่ทำหน้าที่ "ตรายาง" รับรองผลจากภายนอก โดยขาดความสามารถในการตรวจสอบเชิงลึก<br>๕) ปัญหาความรับผิดทางกฎหมาย (Legal Liability) ร่างมาตรานี้ยังไม่มีความชัดเจนว่าหากเกิดความผิดพลาดเสียหาย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ขึ้น ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดระหว่าง กพท. และหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย<br>๖) ประเด็นเชิงรัฐธรรมนูญ การมอบหมายอำนาจรัฐที่เกี่ยวพันกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้เอกชนดำเนินการ ต้องมีกฎหมายกำหนดกรอบการใช้อำนาจการกำกับดูแล และความรับผิดชอบที่รัดกุมอย่างยิ่ง เพื่อให้หลักประกันว่ารัฐยังคงบรรลุหน้าที่พื้นฐานในการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะตามที่รัฐธรรมนูญกำหนด<br>(๓) เพื่อให้ร่างมาตรามีความสมบูรณ์ รัดกุม และสร้างสมดุลระหว่างประสิทธิภาพและความปลอดภัยสาธารณะ จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมโดยยึดหลักการสำคัญดังต่อไปนี้:<br>๑) หลักการว่าด้วยความรับผิดชอบสูงสุดของรัฐ (Principle of Ultimate State Responsibility) กฎหมายต้องบัญญัติให้ชัดเจนว่า กพท. ยังคงเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจสุดท้ายและเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดต่อผลการดำเนินการทั้งหมด การดำเนินการของหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายเป็นเพียง "ข้อมูลประกอบการพิจารณา" เท่านั้น<br>๒) หลักการมอบหมายอำนาจที่ชัดเจนและเฉพาะเจาะจง (Principle of Clear and Specific Delegation) การมอบอำนาจต้องกระทำโดยมีขอบเขตที่ชัดเจน ไม่เป็นการมอบอำนาจแบบเบ็ดเสร็จทั่วไป (Blanket Authority) | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๓) หลักการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน (Principle of Preventing Conflict of Interest) ต้องมีกลไกคัดกรอง ตรวจสอบและบริหารจัดการผลประโยชน์ทับซ้อนของหน่วยงานที่จะได้รับมอบหมายอย่างเข้มงวด<br>๔) หลักการด้านคุณสมบัติและความสามารถ (Principle of Qualification and Competence):** กำหนดคุณสมบัติขั้นสูงของบุคคลหรือนิติบุคคลที่จะได้รับมอบหมาย ทั้งในด้านองค์ความรู้ ประสบการณ์ สถานะทางการเงิน ความเป็นกลาง และธรรมาภิบาล<br>๕) หลักการกำกับดูแลและตรวจสอบ (Principle of Oversight and Audit) กพท. ต้องมีอำนาจและกระบวนการในการกำกับดูแล ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนการมอบหมายได้<br>๖) หลักการความโปร่งใสและความรับผิดต่อสาธารณะ (Principle of Transparency and Public Accountability) กระบวนการคัดเลือก การมอบหมาย และผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ต้องสามารถเปิดเผยและตรวจสอบได้โดยสาธารณะ<br>๗) หลักการความรับผิดทางกฎหมายและการเงิน (Principle of Legal and Financial Liability) กำหนดกรอบความรับผิดทางแพ่งและอาญาของหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายในกรณี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ปฏิบัติหน้าที่โดยประมาทเลินเล่อหรือทุจริต และบังคับให้ต้องมีการประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพ<br>(๔) เสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข (ร่างมาตรา ๑๕/๑๐/๑ ฉบับแก้ไข)**<br>“มาตรา ๑๕/๑๐/๑** เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาเพื่อออกหรือต่ออายุ ใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรองหรือเอกสารอื่นใดที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อแต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคล นิติบุคคล หรือหน่วยงานซึ่งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง และได้รับการรับรอง หรืออนุญาตหรือขึ้นทะเบียนจากสำนักงาน กระทำการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมินผล หรือปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดแทนสำนักงานได้<br>ข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้<br>(๑) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของบุคคล นิติบุคคล หรือหน่วยงานที่จะได้รับการแต่งตั้งหรือมอบหมาย โดยต้องคำนึงถึงความเป็นอิสระ ความเป็นกลางทางการเงิน ความเชี่ยวชาญ และธรรมาภิบาล<br>(๒) หลักเกณฑ์และวิธีการคัดเลือก การแต่งตั้ง หรือการมอบหมาย ที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๓) ขอบเขตอำนาจหน้าที่และเงื่อนไขในการปฏิบัติการที่ได้รับมอบหมายอย่างชัดเจนและเฉพาะเจาะจง<br>(๔) มาตรการป้องกันและบริหารจัดการผลประโยชน์ทับซ้อน<br>(๕) ระบบการกำกับดูแล ตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายโดยสำนักงาน รวมทั้งอำนาจของผู้อำนวยการในการสั่งแก้ไข พักใช้ หรือเพิกถอนการแต่งตั้งหรือมอบหมาย<br>(๖) กรอบความรับผิดทางแพ่งในกรณีเกิดความเสียหายจากการปฏิบัติหน้าที่โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และข้อกำหนดให้ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพ<br>(๗) อัตราค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายอาจเรียกเก็บได้<br>ผลการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมินผล หรือผลการปฏิบัติอื่นใดของบุคคล นิติบุคคล หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเป็นเพียงข้อมูลหรือความเห็นประกอบการพิจารณาของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เท่านั้น โดยอำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดสุดท้ายเพื่อออก ต่ออายุ พักใช้ หรือเพิกถอนเอกสารตามวรรคหนึ่ง ยังคงเป็นอำนาจของผู้อำนวยการแต่เพียงผู้เดียว และไม่ตัดอำนาจของสำนักงานในการดำเนินการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตรา ประเมินผล หรือปฏิบัติการดังกล่าวด้วยตนเอง<br>การมอบหมายตามมาตรานี้จะมอบหมายช่วงต่อไปมิได้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ให้สำนักงานจัดทำทะเบียนรายชื่อบุคคล นิติบุคคล หรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งหรือมอบหมายตามมาตรานี้ พร้อมทั้งขอบเขตอำนาจหน้าที่และเงื่อนไขในการปฏิบัติการ ประกาศให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป และปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ”<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ไม่เหมาะสม เนื่องจาก รัฐควรเป็นผู้ดำเนินการเองเพื่อไม่ให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน อย่างไรก็ตามหาก กพท.มีความประสงค์ จะมอบหมายให้บุคคล.หรือนิติบุคคล หรือหน่วยงานที่ได้รับการรับรองหรืออนุญาตหรือขึ้นทะเบียนจาก กพท. เป็นผู้ดำเนินการแทน ควรมีการกำหนดเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน รวมถึงพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก กพท. เนื่องจากผลการทดสอบ ตรวจสอบ ตรวจตราประเมินผลเป็นเอกสารสำคัญมีผลต่อการออกหรือต่ออนุญาตหรือหนังสือรับรองต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)* | |
| ๑๕ | มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขให้สอดคล้องกับการยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้อำนาจรัฐมนตรี ในการออกประกาศ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่ใดที่หนึ่งเป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” | | | กำหนดสนามบิน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก แก้ไขให้สอดคล้องกับการยกเลิกมาตรา ๕๕ ที่กำหนดให้อำนาจรัฐมนตรี ในการออกประกาศกำหนดสนามบิน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ร่างมาตรานี้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติของ ICAO ที่กำหนดให้รัฐภาคีต้องควบคุมการขึ้นลงของอากาศยานให้เป็นไปในสถานที่ที่กำหนด<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากอากาศยานตามมาตรานี้จะหมายความรวมถึง Drone และ Helicopter ด้วยหรือไม่หากหมายความรวมถึง Drone และ Helicopter ก็เห็นควรให้เพิ่มรายละเอียดหรือข้อยกเว้นเกี่ยวกับ Drone และ Helicopter เนื่องจากอากาศยานประเภทนี้มีแนวโน้มที่จะขอทำการบินมากขึ้น และอากาศยานประเภทนี้อาจไม่จำเป็นต้องขึ้นลง ณ สนามบินอนุญาต หรือพื้นที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต และ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ตามมาตรานี้อาจไม่สอดคล้องกับนิยาม ตามร่างมาตรา ๓ แม้ว่าจะมีบทเฉพาะกาลรองรับไว้<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปสนามบินอนุญาตจะหมายถึงสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามมาตรา ๕๑ เท่านั้น จึงมีการแก้ไขบทบัญญัติที่อ้างอิงถึงสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดออกให้สอดคล้องกันทุกมาตรา<br>ทั้งนี้ คำว่าอากาศยานตามมาตรานี้จะมีความหมายตามที่คำจำกัดความ (มาตรา ๔) ซึ่งครอบคลุมทั้งเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ ส่วนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจะใช้บทบัญญัติมาตรา ๒๔ ในการกำกับดูแลโดยเฉพาะ<br>ในส่วนของสนามบินของส่วนราชการที่ใช้ในการขึ้นลงของอากาศยานราชการที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา ๕ นั้น จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ จึงไม่ต้องมีการประกาศกำหนดให้มีสถานะเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๒ ไม่เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) ควรมีสนามบินประกาศกำหนดอยู่แต่ใช้กับสนามบินที่ได้รับการยกเว้นตามอนุสัญญาชิคาโก และตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๕ วรรค ๑ (ทหาร ตำรวจ ศุลกากร และอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง) ไม่ควรนำกรณีสนามบินของกรมท่าอากาศยานมายกเลิกระบบประกาศกำหนดทั้งระบบ เนื่องจากสนามบินทหาร ตำรวจ ศุลกากร ที่อนุสัญญาชิคาโกยกเว้นอยู่แล้ว หากรัฐจะเปิดให้สนามบินส่วนบุคคลลงได้ ก็เป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมกิจการการบินทั่วไป จึงเป็นการประกาศกำหนดให้สามารถทำได้<br>(๒) เพื่อเป็นการส่งเสริมนโยบายศูนย์กลางการบิน ด้านการบินทั่วไป การทำงานทางอากาศและการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ในบางประเภท ควรมีหลักการ “พื้นที่ขึ้นลงตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการ กำหนด” เพื่อให้อากาศยานบางประเภทขึ้นลงในพื้นที่ที่มีลักษณะเป็น Air Field ได้ โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลผ่านกฎทางปกครองหรือระบบจดแจ้ง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดที่ผู้อำนวยการ กพท. ประกาศ<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๑๖ | มาตรา ๑๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองและวรรคสามของมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๕๓<br>“อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้หรือที่ปฏิบัติการบินโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร หากได้รับคำสั่งสกัดกั้นของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศนั้น จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นนั้น ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยการทราบภายหลังจากกลับมายังราชอาณาจักรตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดโดยไม่ชักช้า” | ๑<br>๒๐% | ๔<br>๘๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ USOAP CMA *(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข บวท. เห็นด้วยในหลักการแก้ไขดังกล่าว แต่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า ในการรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้น ผู้อำนวยการจะมีการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎหมายลำดับรองในการกำหนดวิธีการแจ้ง/รายงานต่อผู้อำนวยการหรือไม่ อย่างไร หรือจะมีการกำหนดช่องทางในการรายงานให้ชัดเจนต่อไป หรือไม่ เพื่อมิให้เกิดปัญหาข้อขัดข้องในการถือปฏิบัติตามกฎหมาย *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข คำว่า “คำสั่งสกัดกั้น” มีหมายความเฉพาะหรือไม่ เป็นไปตามกฎหมายฉบับใด ดังนั้น ควรมีคำนิยามคำนี้ที่ชัดเจน และหากจะให้อากาศยานปฏิบัติตามคำสั่งมากกว่านี้ ควรกำหนดเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำสั่งอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในภาพรวมด้วย *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | แก้ไขเนื้อหาจากร่างที่เสนอในวรรคสามดังนี้ “ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยการทราบภายหลังจากกลับมายังราชอาณาจักรตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดโดยไม่ชักช้า” เพื่อให้ผู้อำนวยการดำเนินการออกรายละเอียดของขั้นตอนและวิธีการในการรายงานดังกล่าว ซึ่งรวมถึงช่องทางการรายงาน ระยะเวลาและเหตุยกเว้น ทั้งนี้ ในส่วนของการสกัดกั้นเป็นอำนาจบังคับของฝ่ายความมั่นคงซึ่งเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศในเรื่องดังกล่าว |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๓ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการแก้ไขดังกล่าว แต่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าในการรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นนั้น ผู้อำนวยการจะมีการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎหมายลำดับรองในการกำหนดวิธีการแจ้ง/รายงานต่อผู้อำนวยการหรือไม่ อย่างไร หรือจะมีการกำหนดช่องทางในการรายงานให้ชัดเจนต่อไป หรือไม่ เพื่อมิให้เกิดปัญหาข้อขัดข้องในการถือปฏิบัติตามกฎหมาย *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๔ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติม:<br>เพิ่มเติมในวรรคหนึ่ง "มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับที่ออกตามความในมาตรา ๖..."<br>เพิ่มเติมในวรรคสาม: "...ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานการได้รับคำสั่งสกัดกั้นตามวรรคสองให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบภายหลังจากกลับมายังราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุจำเป็น ..." เพิ่มเติมในวงเล็บ: อาจจะใส่ในวงเล็บท้ายวรรคสามว่า (ภายใน ๒๔ ชั่วโมง หรือ ๔๘ ชั่วโมง)<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๑๗ | มาตรา ๑๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๘/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๑๘/๔ อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในห้วงอากาศเหนือพื้นที่นอกทะเลอาณาเขต หรือห้วงอากาศที่ไม่อยู่ภายใต้อาณาเขตของประเทศใด ซึ่งประเทศไทยรับผิดชอบในการให้บริการการจราจรทางอากาศเหนือห้วงอากาศบริเวณนั้นตามความตกลงกับรัฐภาคีในภูมิภาค หรือ ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ โดยไม่มีข้อยกเว้น” | ๒<br>๓๓% | ๒<br>๖๗% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๓ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ มีความหมาะสม ไม่แสดงเหตุผล<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากล<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการนี้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก มาตรา ๑๒ ดังนั้นการบัญญัติมาตรานี้ไว้ถือเป็นการนำพันธกรณีระหว่างประเทศมาบัญญัติไว้ในกฎหมายภายใน (Domestication) เพื่อให้รัฐมีอำนาจทางกฎหมายอย่างสมบูรณ์ในการกำกับดูแลและบังคับใช้กฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัยการบินในพื้นที่รับผิดชอบของตน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบการเดินอากาศสากล แต่มีประเด็นที่ควรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมโดยละเอียดใน ๔ ด้านหลัก เพื่อยกระดับร่างมาตรานี้ให้มีคุณภาพและประสิทธิผลสูงสุด ดังนี้<br>๑) ความแม่นยำของถ้อยคำทางวิชาการ (Precision of Technical Terminology) ในวงการการบินสากลจะใช้คำว่า “ข้อบังคับแห่งอากาศ (Rules of the Air)" ซึ่งเป็นชื่อทางการของภาคผนวก ๒ โดยตรง การใช้ถ้อยคำให้ตรงกับมาตรฐานสากลจะช่วยขจัดความคลุมเครือและสร้างความชัดเจนในการ | รับข้อคิดเห็นไปพิจารณา โดยคงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากร่างมาตรานี้ยกร่างขึ้นเพื่อแก้ไขข้อบกพร่อง |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อ้างอิงและตีความ จึงควรเปลี่ยนถ้อยคำจาก "กฎจราจรทางอากาศ" เป็น "ข้อบังคับแห่งอากาศและวิธีปฏิบัติการบิน" เพื่อให้ครอบคลุมทั้งกฎเกณฑ์พื้นฐานและขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องทั้งหมด<br>๒) ข้อยกเว้นที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยและการปฏิบัติงาน การระบุว่า "โดยไม่มีข้อยกเว้น" เป็นถ้อยคำที่เด็ดขาดและแข็งตัวเกินไป อาจสร้างปัญหาในทางปฏิบัติและขัดต่อหลักการสากลอื่น ๆ ที่ให้ความสำคัญสูงสุดกับความปลอดภัยในการบิน อาจมีสถานการณ์ฉุกเฉิน ตามภาคผนวก ๒ และภาคผนวก ๖ นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) มีอำนาจและหน้าที่สูงสุดในการตัดสินใจเบี่ยงเบนไปจากกฎเกณฑ์ใด ๆ เมื่อมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวดเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน การบัญญัติว่า "ไม่มีข้อยกเว้น" อาจทำให้นักบินตกอยู่ในสภาวะที่ต้องเลือกระหว่างการละเมิดกฎหมายกับการรักษาชีวิตและทรัพย์สิน และอากาศยานของรัฐ มักมีการปฏิบัติการภายใต้กฎเกณฑ์เฉพาะซึ่งอาจแตกต่างจากอากาศยานพลเรือนทั่วไป การบังคับใช้กฎเดียวกันโดยไม่มีข้อยกเว้นอาจไม่เหมาะสม รวมถึงการปฏิบัติการพิเศษ การบินบางประเภท เช่น การบินทดสอบ การบินสำรวจ หรือภารกิจค้นหาและช่วยเหลือ อาจจำเป็นต้องได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติแตกต่างไปจากกฎเกณฑ์ปกติเป็นการเฉพาะกิจ จึงมีข้อเสนอแนะให้ถอดถ้อยคำ "โดยไม่มีข้อยกเว้น" ออก และเพิ่มเงื่อนไขที่ให้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ความยืดหยุ่น เช่น เว้นแต่กรณีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการบินโดยฉุกเฉิน หรือได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ<br>๓) ขอบเขตการอ้างอิงภาคผนวกของ ICAO ร่างมาตรานี้อ้างอิงเฉพาะความสอดคล้องกับภาคผนวก ๒ เท่านั้น ซึ่งเป็นการมองที่แคบเกินไป การให้บริการและการควบคุมการจราจรทางอากาศในห้วงอากาศที่ซับซ้อนนั้นเกี่ยวข้องกับมาตรฐานของ ICAO ในภาคผนวกอื่น ๆ หลายฉบับ เช่น ภาคผนวก ๑๑ ภาคผนวก ๑๐ และภาคผนวก ๖ จึงมีข้อเสนอแนะว่าควรขยายขอบเขตการอ้างอิงให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น โดยอาจระบุว่า "ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่ใช้บังคับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคผนวก ๒ และภาคผนวก ๑๑" หรือใช้ถ้อยคำที่กว้างกว่า เช่น "ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ"<br>๔) การรองรับเทคโนโลยีและอากาศยานรูปแบบใหม่ ร่างมาตรานี้ใช้คำว่า "อากาศยาน" ซึ่งแม้จะครอบคลุมอากาศยานไร้คนขับ (UAS/Drones) ตามนิยาม แต่ในทางปฏิบัติอากาศยานเหล่านี้มีลักษณะการปฏิบัติการที่แตกต่างอย่างสิ้นเชิง และกำลังจะมีระบบการจัดการจราจรของตนเอง (UTM/U-space) กฎหมายควรมีความยืดหยุ่นเพื่อรองรับการกำกับดูแลอากาศยานรูปแบบใหม่เหล่านี้ในอนาคต จึงมี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อเสนอแนะว่าควรเพิ่มวรรคสอง เพื่อให้อำนาจผู้อำนวยการฯ ในการออกข้อบังคับเฉพาะสำหรับอากาศยานไร้คนขับหรืออากาศยานรูปแบบใหม่อื่น ๆ ที่ปฏิบัติการในห้วงอากาศดังกล่าว<br>(๒) มีข้อเสนอถ้อยคำเพื่อการแก้ไข (Proposed Re-wording) ร่างมาตรา ๑๘/๔ โดยใช้ถ้อยคำดังต่อไปนี้<br>"มาตรา ๑๘/๔** อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในห้วงอากาศเหนือพื้นที่นอกทะเลอาณาเขต หรือห้วงอากาศที่ไม่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศใด ซึ่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการให้บริการจราจรทางอากาศตามความตกลงระหว่างประเทศหรือตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับแห่งอากาศและวิธีปฏิบัติการบิน ตามที่กำหนดในข้อบังคับที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่ใช้บังคับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคผนวก ๒ และภาคผนวก ๑๑ เว้นแต่กรณีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการบินโดยฉุกเฉิน หรือได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ<br>เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลอากาศยานไร้คนขับหรืออากาศยานรูปแบบใหม่อื่นใด ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ปฏิบัติการของอากาศยานดังกล่าวในห้วงอากาศตามวรรคหนึ่งเป็นการเฉพาะได้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ ควรแก้ไขมาตรานี้<br>(๑) ในหลักการ<br>๑) การอุดช่องว่างทางกฎหมายเขตอำนาจ ประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services - ATS) ในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region - FIR) ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เหนือน่านน้ำสากล (ทะเลหลวง) อันเป็นเขตที่ประเทศไทยไม่มีอำนาจอธิปไตย ร่างมาตรานี้จึงเป็นการประกาศเขตอำนาจทางกฎหมาย (Jurisdiction) ของไทยในการบังคับใช้กฎจราจรทางอากาศต่ออากาศยานทุกลำที่บินในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และเป็นการแก้ไขข้อตรวจพบที่สำคัญจากโครงการ USOAP<br>๒) การสร้างเอกภาพและความปลอดภัยสูงสุด กฎจราจรทางอากาศ (Rules of the Air) ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๒ ของอนุสัญญาชิคาโก เปรียบเสมือน "ภาษากลาง" ของนักบินทั่วโลก การบังคับใช้กฎเดียวกันอย่างเป็นเอกภาพและปราศจากความเบี่ยงเบน เป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุกลางอากาศ สร้างความคาดการณ์ได้ และรักษาระเบียบวินัยในการบิน ซึ่งเป็นประโยชน์สูงสุดต่อความปลอดภัยสาธารณะและผู้โดยสาร | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๓) การส่งเสริมภาพลักษณ์และผลประโยชน์แห่งชาติ การมีกฎหมายที่ชัดเจน ทันสมัย และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล จะช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับสายการบินทั่วโลกที่บินผ่านเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม แสดงให้เห็นว่าไทยเป็นรัฐที่มีความรับผิดชอบและมีธรรมาภิบาลในการบริหารห้วงอากาศ<br>(๒) มีเหตุผลในการเสนอให้แก้ไขในส่วนของการใช้ถ้อยคำว่า" โดยไม่มีข้อยกเว้น"** ที่ก่อให้เกิดประเด็นปัญหาเชิงนิติศาสตร์และเชิงปฏิบัติที่ต้องพิจารณาอย่างลึกซึ้ง ดังนี้:<br>๑) ความขัดแย้งกับหลักปฏิบัติสากลในสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยภาคผนวก ๒ ได้บัญญัติถึง "ข้อยกเว้น" ที่สำคัญที่สุดไว้ คือ สถานการณ์ฉุกเฉิน (In-flight emergency) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจและหน้าที่ในการเบี่ยงเบนจากกฎจราจรใด ๆ ก็ได้ หากจำเป็นเพื่อความปลอดภัยสูงสุดของชีวิตและทรัพย์สิน จึงอาจสร้างความสับสนหรือความลังเลใจแม้เพียงเสี้ยววินาทีแก่นักบินในภาวะคับขัน ซึ่งเป็นสิ่งที่ยอมรับไม่ได้ในด้านความปลอดภัยการบิน กฎหมายของรัฐไม่ควรสร้างภาวะที่ขัดแย้งกับหลักปฏิบัติสากลที่เป็นที่ยอมรับในการตัดสินใจยามฉุกเฉิน<br>๒) การขาดความยืดหยุ่นต่ออากาศยานในภารกิจพิเศษ กรณีแนวปฏิบัติที่แตกต่างออกไปสำหรับอากาศยานของรัฐ ซึ่งอาจต้องปฏิบัติภารกิจที่จำเป็นต้องเบี่ยงเบนจากกฎจราจรปกติ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อความว่า "โดยไม่มีข้อยกเว้น" ไม่ได้สะท้อนถึงความแตกต่างนี้ และอาจสร้างปัญหาในการประสานงานระหว่างหน่วยงานทหารและความมั่นคงกับหน่วยงานการบินพลเรือน<br>๓) การปิดกั้นการปรับตัวต่อเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต เช่น ระบบอากาศยานไร้คนขับ (UAS), การเดินทางเชิงพาณิชย์ในอวกาศ, หรืออากาศยานความเร็วเหนือเสียงรุ่นใหม่ ซึ่งอาจต้องมีกฎเกณฑ์หรือ "ข้อยกเว้น" เฉพาะกิจเพื่อบูรณาการเข้ากับระบบจราจรทางอากาศที่มีอยู่ การบัญญัติกฎหมายอย่างตายตัวและแข็งทื่อเกินไป จะทำให้ขาดความคล่องตัวในการปรับกฎระเบียบให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคต<br>๔) หลักนิติธรรมและความได้สัดส่วนตามรัฐธรรมนูญ ในฐานะบทกฎหมายที่อาจมีบทลงโทษ การบัญญัติข้อห้ามอย่างเด็ดขาด "โดยไม่มีข้อยกเว้น" อาจขัดต่อหลักความได้สัดส่วน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักนิติธรรมตามรัฐธรรมนูญ หากการกระทำที่ฝ่าฝืนนั้นมีเหตุอันสมควรและจำเป็นอย่างยิ่งยวดเพื่อหลีกเลี่ยงภยันตรายที่ใหญ่หลวงกว่า การกำหนดโทษโดยไม่พิจารณาถึงเจตนาและพฤติการณ์แวดล้อมอาจไม่เป็นธรรม<br>(๕) มีข้อเสนอในการแก้ไขเชิงหลักการและถ้อยคำ ดังนี้<br>"...ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ ซึ่งสอดคล้องกับภาคผนวก ๒ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอันมิอาจหลีกเลี่ยงได้เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน หรือ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เป็นการปฏิบัติการของอากาศยานของรัฐในภารกิจพิเศษ หรือเป็นกรณีอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนั้นเอง"<br>เพื่อเป็นการบัญญัติรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินไว้อย่างชัดแจ้ง ทำให้นักบินมีความมั่นใจทางกฎหมายในการตัดสินใจเพื่อความปลอดภัยสูงสุด หรือเป็นการปฏิบัติการของอากาศยานของรัฐในภารกิจพิเศษ สร้างความชัดเจนและสอดคล้องกับการปฏิบัติงานของอากาศยานทหารและอากาศยานของรัฐอื่น ๆ หรือเป็นกรณีอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนั้นเอง และเป็น "กลไกเปิด" ที่สร้างความยืดหยุ่นให้แก่กฎหมายในระดับปฏิบัติ โดยให้อำนาจผู้อำนวยการฯ สามารถออกข้อบังคับเพื่อรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ หรือสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ในอนาคต โดยไม่ต้องแก้ไขพระราชบัญญัติทุกครั้ง แต่ยังคงอยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายแม่บท การแก้ไขในลักษณะนี้ จะทำให้กฎหมายมีความสมบูรณ์ รัดกุม และยืดหยุ่นต่ออนาคต (Future-proof) มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะสะท้อนถึงความเป็นผู้นำด้านการบินพลเรือนในภูมิภาคของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง และสอดคล้องกับหลักนิติธรรมตามรัฐธรรมนูญอย่างสมบูรณ์แบบ<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๑๘ | มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๒<br>๔๐% | ๓<br>๖๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นเรื่องทางเทคนิคที่แก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการในทางปฏิบัติที่ | คงเนื้อหาในวรรคหนึ่งไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็นการปรับให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการในการอนุญาตอากาศยานซึ่งไม่ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอ อายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต ตลอดจนมาตรฐานผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและความสมควรเดินอากาศ และมาตรฐานการปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับ | | | กำกับดูแลการอนุญาตแทนรัฐมนตรี โดยให้ผู้อำนวยการฯ กำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไว้ในข้อบังคับ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นเรื่องทางเทคนิคที่แก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการในทางปฏิบัติที่กำกับดูแลการอนุญาตแทนรัฐมนตรี โดยให้ผู้อำนวยการฯ กำหนดรายละเอียดในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไว้ในข้อบังคับ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเสนอให้แก้ไขความในวรรคหนึ่งเป็น "ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด" เพื่อให้สอดคล้องกับความในวรรคสองที่กำหนดให้ต้องมีผู้ขออนุญาต รวมทั้งสอดคล้องกับร่างมาตรา ๑๖ *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข เห็นควรรวมมาตรา ๒๔ และ ๒๔/๑ ไว้ด้วยกัน โดยมีข้อความดังต่อไปนี้<br>“มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้ปล่อยหรือบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอยู่กับอากาศยาน และร่มอากาศในราชอาณาจักร เว้นแต่จะ | มีนักบินให้ทำการบิน โดยมีการปรับเนื้อหาในวรรคสอง ดังนี้<br>“หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต ตลอดจนมาตรฐานผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและความสมควรเดินอากาศ และมาตรฐานการปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับ”<br>เพื่อให้รายละเอียดของการกำกับดูแลในแต่ละเรื่องมีความครบถ้วนครอบคลุมยิ่งขึ้น |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดในข้อกำหนด<br>ให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอยู่กับอากาศยาน และร่มอากาศตามประเภทที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติมาตรานี้ หรือบทบัญญัติอื่นใดในพระราชบัญญัตินี้ ประเภทของอากาศยานและร่มอากาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต ข้อห้ามและข้อปฏิบัติ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนด”<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการแก้ไข<br>"มาตรา ๒๔ "อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน" หมายความว่า อากาศยานที่สามารถทำการบินได้โดยไม่ต้องมีนักบินประจำการอยู่บนอากาศยาน และให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก อากาศยานที่บินได้ด้วยตนเอง และอากาศยานจำลองที่มีขนาด น้ำหนัก หรือสมรรถนะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศได้ตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด<br>ห้ามมิให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ในการพิจารณาอนุญาตตามวรรคสอง ผู้อำนวยการจะกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอ อายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาต โดยคำนึงถึงประเภท ลักษณะ ขนาด สมรรถนะ และวัตถุประสงค์ของการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินนั้น ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในข้อบังคับของ (ระบุหน่วยงาน เช่น คณะกรรมการการบินพลเรือน หรือผู้อำนวยการ)<br>ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้<br>(๑) อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่ใช้ในราชการทหาร ราชการตำรวจ ศุลกากร หรือราชการอื่นตามที่รัฐมนตรีกำหนด<br>(๒) อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่ใช้ในกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ การค้นหาและกู้ภัย หรือกรณีจำเป็นอื่นเพื่อประโยชน์สาธารณะ<br>(๓) การใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อการศึกษาวิจัยภายใต้การกำกับดูแลของสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานอื่นที่ผู้อำนวยการให้การรับรอง<br>(๔) (เพิ่มเติมข้อยกเว้นอื่น ๆ ตามความเหมาะสม)"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๑๙ | มาตรา ๒๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๒๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๒๔/๑ ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งร่มอากาศเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นจากผู้อำนวยการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด” | ๒<br>๔๐% | ๓<br>๖๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก ร่มอากาศและอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทางเทคนิคมีขั้นตอนการปฏิบัติที่แตกต่างกัน จึงมีความเหมาะสมในการแยกบทบัญญัติออกจากกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ร่มอากาศและอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทางเทคนิคมีขั้นตอนการปฏิบัติที่แตกต่างกัน จึงมีความเหมาะสมในการแยกบทบัญญัติออกจากกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจาก แก้ไขจาก "ข้อ ๒๔/๑" เป็น "มาตรา ๒๔/๑" รวมทั้งอาจเพิ่มเกี่ยวกับหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการอนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออายุหรือระยะเวลาการอนุญาต การพักใช้และการเพิกถอนการอนุญาตเป็นวรรคสองในมาตรานี้ โดยเทียบเคียงจากร่างมาตรา ๑๕ *(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข รายละเอียดตามมาตรา ๒๔<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>(๑) เหตุผลที่เห็นว่าเหมาะสมโดยหลักการ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยประสงค์แยกเรื่องอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและการทิ้งร่มอากาศไว้คนละมาตรา ซึ่งมีมาตรฐานทางเทคนิคมีขั้นตอนการปฏิบัติที่แตกต่างกัน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) ความปลอดภัย การทิ้งร่มอากาศ (Dropping of Parachutes) โดยไม่มีการควบคุม อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศได้ ทั้งต่ออากาศยานที่ทำการบินอยู่ และต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนภาคพื้น การกำหนดให้ต้องขออนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด จะช่วยให้สามารถควบคุมกิจกรรมดังกล่าวให้อยู่ในขอบเขตที่ปลอดภัยได้<br>๒) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ICAO ได้กำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับการทิ้งร่มอากาศไว้ใน Annex 2 (Rules of the Air) ซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตาม การเพิ่มบทบัญญัติดังกล่าวจึงเป็นการดำเนินการให้สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศด้วย<br>(๒) ถ้อยคำที่เสนอแนะ (ฉบับปรับปรุง)<br>มาตรา ๒๔/๑ ในพระราชบัญญัตินี้ "ร่มอากาศ" หมายความว่า อุปกรณ์ใด ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อชะลอการตกของบุคคลหรือวัตถุจากอากาศยาน โดยอาศัยแรงต้านของอากาศ และให้หมายความรวมถึงร่มชูชีพ (Parachute) ร่มพยุง (Drogue Parachute) และอุปกรณ์อื่นใดที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน ไม่ว่าจะใช้เพื่อวัตถุประสงค์ใด<br>ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งร่มอากาศจากอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ในการอนุญาตให้ทิ้งร่มอากาศ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำเนินการทิ้งร่มอากาศ รวมถึงพื้นที่ที่อนุญาตให้ทำการทิ้งร่มอากาศ ชนิดของร่มอากาศที่จะใช้ วิธีการทิ้งร่มอากาศ การประสานงานกับหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ และเงื่อนไขอื่นใดที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย<br>ในกรณีฉุกเฉินที่เกี่ยวกับการรักษาชีวิตหรือการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจทิ้งร่มอากาศโดยไม่ต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการ แต่ต้องแจ้งเหตุการณ์และรายละเอียดเกี่ยวกับการทิ้งร่มอากาศนั้นต่อเจ้าพนักงานโดยเร็ว<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๒๐ | มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมี | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติ และเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ USOAP *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นไปตามหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศที่ต้องจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือในอาณาเขตของตนเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อที่ ๒๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนฯ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก ตามข้อคิดเห็นไม่สอดคล้องกับที่ ICAO กำหนดว่ากรณีอากาศยานต่างประเทศทำการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยต้องขออนุญาตโดยไม่ชักช้า ซึ่งในทางปฏิบัติจะมีการออกกฎระเบียบภายในเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตสำหรับกรณีโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถพิจารณาความถูกต้องหมาะสมของผู้ขอ ทั้งนี้ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | สิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามหมวด ๗/๑ ให้ผู้อำนวยการอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะในการปฏิบัติการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยบินขึ้นลงในราชอาณาจักรโดยไม่ชักช้า” | | | ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นไปตามหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศที่ต้องจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือในอาณาเขตของตนเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อที่ ๒๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนฯ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เมื่อ กชย. ใช้อำนาจในการให้อากาศยานต่างประเทศให้เข้ามาค้นหาช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้อำนวยการ กพท. เป็นดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว ทั้งนี้ ควรนำบทบัญญัตินี้ไปไว้ในหมวด ๗/๑<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการที่ควรแก้ไข<br>๑) ความชัดเจนเรื่องขอบเขตอำนาจ ควรกำหนดขอบเขตอำนาจของ "ผู้อำนวยการ" และ "ผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนด" ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการตีความที่กว้างเกินไป และอาจนำไปสู่การใช้อำนาจโดยมิชอบ หรือการเลือกปฏิบัติ<br>๒) การตรวจสอบและถ่วงดุล ควรมีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจของผู้อำนวยการ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการกำหนด เพื่อให้มั่นใจว่าการใช้อำนาจเป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ | บทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองเป็นอำนาจอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศทำการบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรเช่นเดียวกัน เพียงแต่ในวรรคสองมีวัตถุประสงค์เฉพาะจึงมีการกำหนดไว้เป็นกรณีต่างหากเพิ่มเติมจึงอยู่ในหมวดทั่วไป |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๒) ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข (พร้อมเหตุผล):<br>"มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่<br>(๑) จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี และได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาหรือความตกลงนั้น หรือ<br>(๒) ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด<br>เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามหมวด ๗/๑ ให้ผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมายตามวรรคหนึ่ง พิจารณาอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะในการปฏิบัติการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่ได้รับการร้องขอจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ หรือที่ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบแล้ว บินเข้า - ออก ผ่าน ขึ้น หรือลง ในราชอาณาจักรได้โดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วนและประโยชน์ในการช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน<br>การอนุญาตตามวรรคสอง ให้กระทำโดยไม่ชักช้า และให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน หรือเพื่อมนุษยธรรม หรือเพื่อความร่วมมือกับต่างประเทศ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ให้ผู้อำนวยการ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมาย มีอำนาจอนุญาตเป็นกรณีเฉพาะโดยยกเว้นหรือผ่อนผันหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสามได้ ในการพิจารณาอนุญาตตามวรรคหนึ่ง และวรรคสี่ ให้คำนึงถึง (๑) ความมั่นคงของประเทศ (๒) ความปลอดภัยสาธารณะ (๓) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (๔) ข้อตกลงหรือพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี และให้มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเพิ่มเติมเท่าที่จำเป็นได้ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตตามวรรคหนึ่งได้ หากผู้ได้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไข หรือข้อกำหนด หรือเมื่อมีเหตุจำเป็นอื่นอันสมควร<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๒๑ | มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ออกมารองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และกรณีอากาศยานไทยที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศตามมาตรา | คงหลักการของเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดย มีการแก้ไขเนื้อหาเล็กน้อยในส่วนของมาตรา ๓๓/๖ เพื่อถ้อยคำให้มีความสอดคล้องกัน ทั้งนี้ จะรับความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กสทช. ดำเนินการหารือในขั้นตอนการปฏิบัติต่อไป |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “มาตรา ๓๓/๑ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญากับรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศไทยในฐานะประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังรัฐภาคีอื่นในฐานะประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการจากรัฐภาคีอื่นในฐานะประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานมายังประเทศไทยในฐานะประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้วแต่กรณี<br>หน้าที่และความรับผิดชอบบางประการที่อาจโอนหรือรับโอนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่ หน้าที่กำกับดูแลและการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน รวมถึงหน้าที่ | | | ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ให้ครบถ้วนและครอบคลุมในการรองรับการเข้าเป็นภาคียานุวัติข้อที่ ๘๓ ทวิ<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ออกมารองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และกรณีอากาศยานไทยที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศตามมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ให้ครบถ้วนและครอบคลุมในการรองรับการเข้าเป็นภาคียานุวัติข้อที่ ๘๓ ทวิ<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข ดังนี้<br>๑) การกำหนดข้อ ๑๒ ข้อ ๓๐ ข้อ ๓๑ ข้อ ๓๒ หมายความถึง ข้อ ๑๒ ข้อ ๓๐ ข้อ ๓๑ ข้อ ๓๒ ตามอนุสัญญาหรือความตกลง<br>๒) แก้ไขความในข้อ (๓) เป็น "(๓) ข้อ ๓๑ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน"<br>๓) เสนอให้ปรับแก้ไขความในมาตรา ๓๓/๖ (ก) เป็น " ความตกลงดังกล่าว ได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | และความรับผิดชอบตามอนุสัญญาของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานในเรื่อง ดังต่อไปนี้<br>(๑) ข้อ ๑๒ กฎจราจรทางอากาศ รวมถึงการดำเนินคดีแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎระเบียบเกี่ยวกับการบินและการควบคุมอากาศยาน(๒) ข้อ ๓๐ การติดตั้งและการใช้งานเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน รวมถึงการออกการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือการต่ออายุใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน<br>(๓) ข้อ ๓๑ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานรวมถึงการออก การรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ<br>(๔) ข้อ ๓๒ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงการออก การรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือการต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำ | | | ระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตาม ข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือเพื่อให้สอดคล้องตามมาตรา ๓๓/๑ วรรคท้าย<br>๔) เสนอให้ปรับแก้ไขความในมาตรา ๓๓/๖ วรรคสอง เป็น "สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่จำเป็นต้องยอมรับการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างรัฐภาคีที่ยังไม่ให้สัตยาบัน ข้อ ๘๓ ทวิแห่งอนุสัญญาหรือระหว่างรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันแล้วแต่ยังได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือไม่ได้รับแจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงจากประเทศคู่ความตกลง" เพื่อให้สอดคล้องตามมาตรา ๓๓/๑ วรรคท้าย<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ไม่เหมาะสม เนื่องจากมาตรา ๓๓/๕ และมาตรา ๓๓/๖ อำนาจการออกใบอนุญาตคลื่นวิทยุสื่อสารบนอากาศยานอยู่ภายใต้อำนาจของ กสทช. ดังนั้น จึงควรปรึกษาหารือกับ กสทช. ทั้งในแง่ของการออก พ.ร.ก. ในครั้งนี้ และในทางปฏิบัติเมื่อ พ.ร.ก. ฉบับนี้ มีผลใช้บังคับ ซึ่งจะครอบคลุมตั้งแต่การจัดทำความตกลง การโอนและการรับโอนของอากาศยานไทย (มาตรา ๓๓/๕) รวมถึงการโอนและการรับโอนอากาศยานต่างประเทศ (มาตรา ๓๓/๖) *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | หน้าที่ การโอนและการรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการตามวรรคหนึ่งจะไม่มีผลบังคับต่อรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญา เว้นแต่<br>(๑) ความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือ<br>(๒) ประเทศไทยหรือรัฐภาคีที่เป็นคู่ความตกลงได้แจ้งโดยตรงถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐภาคีอื่น<br>มาตรา ๓๓/๒ ความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญาที่ประเทศไทยทำกับรัฐภาคีอื่นตามมาตรา ๓๓/๑ ต้องระบุหน้าที่และความรับผิดชอบที่โอนและรับโอนโดยชัดแจ้ง และหน้าที่และความ | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | รับผิดชอบที่มิได้ระบุให้โอนหรือรับโอนจะถือว่ายังเป็นของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานต่อไป เมื่อประเทศไทยได้ทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา เพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการในฐานะประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว ประเทศไทยจะพ้นจากหน้าที่และความรับผิดชอบรวมถึงความรับผิดตามกฎหมายในส่วนที่ได้โอนไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อระบุหน้าที่และความรับผิดชอบของรัฐภาคีในการกำกับดูแลความปลอดภัยเมื่อมีการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบบนทางขับและลานจอดอากาศยาน ให้อากาศยานที่ระบุไว้ในความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ที่ประเทศไทยทำกับรัฐภาคีอื่นต้องมีสำเนาความตกลงที่รับรองความถูกต้องบน | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | อากาศยานตลอดเวลาที่ความตกลงมีผลใช้บังคับ<br>มาตรา ๓๓/๓ การจัดทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญาเพื่อโอนหรือรับโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาตามมาตรา ๓๓/๑ แบบของความตกลง การจดทะเบียนความตกลงกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ การแจ้งความตกลงและข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและประเทศที่เกี่ยวข้องกาประสานงานกับประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ตลอดจนเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการการจัดทำความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ” | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๒๒ | มาตรา ๒๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๓/๔ มาตรา ๓๓/๕ และมาตรา ๓๓/๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๓๓/๔ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยนำอากาศยานต่างประเทศที่จดทะเบียนในประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญามาใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา กับประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศไทย ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่อง | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | เดิมมาตรานี้บัญญัติรวมไว้ในร่างมาตรา ๒๓ ซึ่งกรณีที่เป็นการเพิ่มเติมบทบัญญัติขึ้นใหม่ตามรูปแบบการเขียนกฎหมายต้องแยกไว้เป็นมาตราเฉพาะ ไม่สามารถเขียนรวมไว้ในร่างมาตรา ๒๓ ซึ่งเป็นกรณีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่มีไว้เดิมได้ ดังนั้น ความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างมาตรานี้จึงเป็นความคิดเห็นเดียวกันกับร่างมาตรา ๒๓ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ดังต่อไปนี้ตามที่ตกตกลงกันไว้ในความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายไทย ดังนี้<br>(๑) กฎจราจรทางอากาศ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง<br>(๒) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม<br>(๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้<br>(๔) ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามความตกลงให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้<br>การออก หรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบอนุญาตหรือใบสำคัญตาม (๒) (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | มาตรา ๓๓/๕ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนำอากาศยานไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ไปใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อโอนหน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของประเทศไทยตามให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้ถือว่าอากาศยานไทยนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ตามที่ตกลงกันไว้ในความตกลงอยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศดังนี้<br>(๑) กฎจราจรทางอากาศ | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | (๒) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารบนอากาศยาน<br>(๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน<br>(๔) ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามความตกลง<br>การออก หรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือการต่ออายุใบอนุญาตหรือใบสำคัญตาม (๒) (๓) และ (๔) ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศ<br>ผู้ดำเนินการเดินอากาศ<br>มาตรา ๓๓/๖ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะยอมรับความตกลงตามข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญาต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว โดยยอมรับว่าประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศได้รับโอน | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | หน้าที่และความรับผิดชอบของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานและทำหน้าที่แทนประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานภายใต้ขอบเขตของความตกลง เมื่อ<br>(ก) ความตกลงดังกล่าวได้รับการจดทะเบียนต่อองค์การการบิน<br>(ข) พลเรือนระหว่างประเทศและเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือ<br>(ข) ประเทศที่ทำความตกลงอย่างน้อยหนึ่งประเทศได้แจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย<br>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่จำเป็นต้องยอมรับการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างรัฐภาคีที่ยังไม่ให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญา หรือระหว่างรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันแล้วแต่ยังมิได้รับการจดทะเบียนความตกลงกับ | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเปิดเผยต่อสาธารณะตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญา หรือไม่ได้รับแจ้งถึงการมีอยู่และขอบเขตของความตกลงดังกล่าวโดยตรงจากประเทศคู่ความตกลง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้การยอมรับความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับของใบอนุญาตและหนังสือรับรองต่าง ๆ ในกรณีที่รัฐภาคีซึ่งให้สัตยาบันข้อ ๘๓ ทวิ แห่งอนุสัญญาได้โอนอำนาจในการออกหรือการรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับหรือการต่ออายุ ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ใบสำคัญความสมควรเดินอากาศ และใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไปยังประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทั้งนี้ เมื่อสำนักงานการบินพลเรือน | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | แห่งประเทศไทยได้รับแจ้งอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการโอนอำนาจดังกล่าว และใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองดังกล่าวต้องออกรับรองความถูกต้องหรือการมีผลใช้บังคับ หรือได้รับการต่ออายุโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดแห่งภาคผนวก ๑ ภาคผนวก ๘ และภาคผนวกอื่นที่เกี่ยวข้อง แห่งอนุสัญญาและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกดังกล่าว” | | | | |
| ๒๓ | มาตรา ๒๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากแก้ไขให้สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติในปัจจุบัน *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก ตามมาตรา ๔๑/๒๑ ได้กำหนดไว้ว่าห้ามมิให้ผู้ใดผลิตอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานจากผู้อำนวยการฯ โดยการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด ซึ่งในเรื่องการผลิตอากาศยานได้มีการ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยมีวัตถุประสงค์ยกเลิกการขออนุญาตเบื้องต้น ที่เป็นการสร้างขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนเกินความจำเป็น และตัดเรื่องให้ออกเป็นกฎกระทรวงออก ทั้งนี้ ในส่วนของการทบทวนหมวด ๔ แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ ทั้งระบบให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์จะพิจารณาในรอบ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | บัญญัติไว้ในมาตราดังกล่าวอยู่แล้ว การยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ จึงมีความเหมาะสมแล้ว<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก ตามมาตรา ๔๑/๒๑ ได้กำหนดไว้ว่าห้ามมิให้ผู้ใดผลิตอากาศยาน เว้นแต่ จะได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานจากผู้อำนวยการฯ โดยการขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด ซึ่งในเรื่องการผลิตอากาศยานได้มีการบัญญัติไว้ในมาตราดังกล่าวอยู่แล้ว การยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๙ จึงมีความเหมาะสมแล้ว (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข หมวดเรื่องการผลิต การประกอบกิจการผลิตอากาศยานควรมีการทบทวนทั้งระบบ เนื่องจากในปัจจุบันเทคโนโลยีการบินได้พัฒนามาถึงอากาศยานสมัยใหม่ ใช้ระบบไฟฟ้า หรือระบบไฮโดรเจน มีการผลิตอากาศยานขนาดเล็กต่ำกว่า ๕,๗๐๐ กิโลกรัม ซึ่งกฎหมายของประเทศไทยยังไม่เอื้ออำนวยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการลงทุนผลิตอากาศยานสมัยใหม่ (Advanced Air Mobility) จึงควรมีการทบทวนกฎหมายเรื่องนี้ทั้งระบบ รวมทั้งมาตรา ๖/๒ ด้วย<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งฉบับ อีกครั้ง |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๒ ไม่เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) ความจำเป็นในการกำกับดูแล การอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ความมั่นคง และผลประโยชน์ของประเทศ การมีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนในการอนุญาตและการกำกับดูแลจึงเป็นสิ่งจำเป็น<br>(๒) พันธกรณีระหว่างประเทศ ประเทศไทยมีพันธกรณีตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และข้อตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศทวิภาคี (Bilateral Air Services Agreements) ที่จะต้องกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่เข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย การยกเลิกมาตรา ๔๑/๑๙ โดยไม่มีบทบัญญัติอื่นมารองรับ อาจทำให้ประเทศไทยไม่สามารถปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าวได้<br>(๓) มาตรฐานสากล การกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศต้องมี AOC ที่ออกโดยองค์กรของประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทย เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดย ICAO การยกเลิกมาตรา ๔๑/๑๙ อาจทำให้มาตรฐานการกำกับดูแลของประเทศไทยต่ำกว่ามาตรฐานสากล<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๒๔ | มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกความในวรรคสามของมาตรา ๔๑/๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | บทบัญญัตินี้เดิมกำหนดไว้ในร่างมาตรา ๖๒ แก้ไขคำว่า “รัฐมนตรี” เป็น “ผู้อำนวยการ” แต่เนื่องจากในมาตรา ๔๑/๒๕ มีการระบุว่า |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“ในกรณีที่ผู้อำนวยการเห็นว่าการผลิตอากาศยานของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องใช้เทคโนโลยีชั้นสูงจากต่างประเทศ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามมาตรานี้ให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตนั้นได้ แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานแบบนั้น” | | | | “รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของผู้อำนวยการ” จึงต้องแยกมาบัญญัติไว้เป็นมาตราเฉพาะตามรูปแบบการเขียนกฎหมาย |
| ๒๕ | มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๔๑/๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๔๑/๓๐ ถ้าผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็น | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | มาตรา ๔๑/๓๐ จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมเนื่องจากมาตราเดิมมีการอ้างอิงถึงมาตรา ๔๑/๒๙ จึงต้องแก้ไขให้สอดคล้องเนื่องจากมีการยกเลิกมาตรา ๔๑/๒๙ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ผู้ได้รับใบรับรองแบบ ผู้ขออาจขอให้ผู้อำนวยการออกใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวสำหรับการผลิตตามใบรับรองแบบนั้นได้ และให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวได้เป็นระยะเวลาไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต แต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ขอได้รับใบรับรองแบบ” | | | | |
| ๒๖ | มาตรา ๒๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๑/๑๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจาก | ๒<br>๔๐% | ๓<br>๖๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมกรณีการเข้ามาในราชอาณาจักรของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ ซึ่งเป็นกรณีเดียวกันกับมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคแรก ที่ใช้บังคับกับผู้ดำเนินการเดินอากาศแบบประจำ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมกรณีการเข้ามาในราชอาณาจักรของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ ซึ่งเป็นกรณีเดียวกันกับมาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคแรก ที่ใช้บังคับกับ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติให้ครอบคลุมกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนำอากาศยานบินเข้ามาในราชอาณาจักรในลักษณะเช่าเหมาลำ ซึ่งบทบัญญัติกำหนดไว้เฉพาะการทำการบินแบบประจำเท่านั้น ทั้งนี้ ไม่มีปัญหาในการบังคับใช้บทบัญญัติเดิมจึงไม่เห็นควรแก้ไขเนื้อหาในส่วนอื่น |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ราชอาณาจักรต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทย และได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ ในกรณีที่เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่าหมาลำ ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ<br>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการ | | | ผู้ดำเนินการเดินอากาศแบบประจำ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยปรับแก้ไขคำผิดในวรรคสอง “เช่าเหมาลำ” *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข<br>(๑) ตัดวรรค ๒ และวรรค ๓ ออก<br>(๒) วรรค ๑ ให้แก้ไขดังนี้<br>มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักรต้อง~~มีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนด ให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และ~~ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ<br>(๓) การอนุญาตสายการบินต่างชาติที่ทำการบินแบบประจำตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ที่ต้องขออนุญาต Foreign Operating Permit ควรกำหนดค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมด้วย โดยพิจารณาเทียบกับประเทศอื่นที่เก็บค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกันกับสายการบินของไทย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | อนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ” | | | (๔) การตัดข้อความนี้ทำให้ครอบคลุมการขนส่งเพื่อการพาณิชย์ทั้งแบบประจำและไม่ประจำ<br>(๕) ข้อความที่ตัดออกนั้น เขียนเกินมา เพราะนำเรื่อง AOC มาผูก ซึ่งมีอยู่ในหมวด ๗ อยู่แล้ว อีกทั้งกรณีการอนุญาตสายการบินของไทยเองตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ นั้นก็มิได้มีการกล่าวซ้ำถึง AOC ซึ่งบัญญัติไว้ในหมวด ๗ เช่นกัน ดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไข มาตรา ๔๑/๑๒๖ เขียนในลักษณะเดียวกันกับมาตรา ๔๑/๑๒๕<br>(๖) ตามอนุสัญญาชิคาโก ประเทศไทยมีอำนาจที่จะอนุญาตสายการบินต่างชาติให้ทำการบินแบบประจำภายใต้ระบบอนุญาตก็ได้ ระบบความตกลงก็ได้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงไม่ควรจะจำกัดอำนาจอธิปไตยของตนเองให้เหลือแต่ระบบความตกลงเท่านั้น<br>(๗) กรณีรัฐที่ประเทศไทยมิได้ให้การรับรอง เช่น ไต้หวัน นั้นมิได้มีความตกลงระหว่างประเทศไทยกับไต้หวัน ดังนั้น การตัดข้อความดังกล่าวออกจึงมีความเหมาะสมกับทั้งทางปฏิบัติและฐานอำนาจอธิปไตยในห้วงอากาศของประเทศไทย<br>(๘) ในข้อกำหนด สามารถมีหลักเกณฑ์และวิธีการสำหรับสายการบินประจำ ไม่ประจำ แตกต่างกันได้<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๑) หลักการและเหตุผลที่ควรแก้ไข<br>๑) ความซ้ำซ้อนและความไม่จำเป็นของถ้อยคำ ร่างมาตรานี้มีลักษณะของการเขียนที่เยิ่นเย้อและซ้ำซ้อนในบางส่วน ซึ่งสามารถปรับปรุงให้กระชับและเข้าใจง่ายขึ้น โดยไม่สูญเสียความหมายเดิม<br>๒) ความชัดเจนของ "องค์กรด้านการบินพลเรือน" ควรกำหนดให้ชัดเจนว่า "องค์กรด้านการบินพลเรือน" หมายถึงองค์กรใด มีอำนาจหน้าที่อย่างไร เพื่อป้องกันการตีความที่คลาดเคลื่อนและเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าใจตรงกัน<br>๓) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาตและระยะเวลาการอนุญาต ควรมีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากกว่านี้ เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง<br>๔) การอ้างอิงอนุสัญญา มีความพยายามที่จะอ้างอิง "ประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา" แต่ก็ยังคลุมเครือ ควรต้องอ้างอิงถึงอนุสัญญาให้ชัดเจน ว่าคืออนุสัญญาใด<br>๕) "ข้อกำหนดของผู้อำนวยการ" ควรมีการกลั่นกรองโดยผู้เชี่ยวชาญ ไม่ควรขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของบุคคลใดบุคคลหนึ่งมากเกินไป<br>(๒) ข้อเสนอแนะในการแก้ไขถ้อยคำ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | "มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่จะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาใน หรือออกจากราชอาณาจักร จะต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate - AOC) จากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้น โดยรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation – Chicago Convention) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องมีมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าว และต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ<br>ในกรณีที่การบริการขนส่งทางอากาศดังกล่าวเป็นการให้บริการในลักษณะเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนั้น โดยรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของรัฐเจ้าของสัญชาติจะต้องมีมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าว และต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข การขออนุญาต การพิจารณาอนุญาต ระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดในการอนุญาตตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๒๗ | มาตรา ๒๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสามและวรรคสี่ของมาตรา ๔๑/๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“ในกรณีที่การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้ามีสาเหตุจากความบกพร่องหรือการดำเนินงานของสนามบิน หรือสนามบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตต้องร่วม | ๒<br>๒๙% | ๕<br>๗๑% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากจะทำให้สนามบินใช้ความระมัดระวังมากขึ้นในการที่จะก่อให้เกิดการล่าช้าหรือยกเลิกเที่ยวบิน (ที่ผ่านมาเกิดระบบล่มที่สนามบินในประเทศไทยแต่สนามบินที่ประเทศอื่นไม่เกิดเพราะมีการใช้ระบบที่เชื่อถือได้และมีแผนรองรับเหตุฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ)<br>*(นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) คุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ร่างมาตรานี้มุ่งเน้นไปที่การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เช่น การปฏิเสธการรับขน การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ซึ่งเป็นปัญหาที่ผู้โดยสารสายการบินทั่วโลกต้องเผชิญ การกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิที่ชัดเจนจะช่วยให้ผู้โดยสารได้รับการปฏิบัติที่เป็นธรรมและได้รับการชดเชยที่เหมาะสม | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก บทบัญญัตินี้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารและเกิดความเป็นธรรมกับผู้โดยสารและผู้ประกอบกิจการขนส่งฯ ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตมีส่วนเกี่ยวข้องกับการที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งฯ ต้องยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ให้ต้องร่วมรับผิดในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิและความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวด้วย โดยให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการร่วมรับผิดชอบระหว่างสนามบินและสายการบิน เป็นไปตามแนวทางของ ICAO และยังเป็นการส่งเสริมให้ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | รับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง<br>หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบระหว่างสนามบินและสายการบินในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง” | | | (๒) กำหนดความรับผิดชอบที่ชัดเจน ร่างมาตรานี้ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ทั้งสายการบินและสนามบิน ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติขึ้น ทำให้ผู้โดยสารสามารถเรียกร้องสิทธิของตนได้อย่างถูกต้อง และผู้ที่เกี่ยวข้องก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัดส่วนความรับผิดชอบของตน<br>(๓) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล การกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร และการกำหนดให้มีการร่วมรับผิดชอบระหว่างสนามบินและสายการบิน เป็นไปตามแนวทางของ ICAO และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง<br>(๔) ส่งเสริมความเป็นธรรมและการแข่งขัน การมีกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารอย่างชัดเจน จะช่วยส่งเสริมความเป็นธรรมในการให้บริการของสายการบินและสนามบิน และยังช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมในอุตสาหกรรมการบินด้วย เนื่องจากทุกฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเดียวกัน<br>(๕) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศ: การมีกฎหมายที่ทันสมัยและคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารอย่างเหมาะสม จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศไทยในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข** | สายการบินและสนามบินเพิ่มมาตรฐานและความระมัดระวังในการให้บริการ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจากบางสนามบินเป็นสนามบินร่วมกับทหาร หากภารกิจของทหารเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อการยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า กระทบต่อผู้โดยสาร จะเป็นความรับผิดชอบผู้ดำเนินการสนามบินด้วยหรือไม่ และความรับผิดของสนามบินตามวรรคสองควรยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีความจำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย หรือการรักษาความปลอดภัยแก่อากาศยานหรือผู้โดยสาร *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข โดยขอให้ตรวจสอบว่าผู้มีอำนาจในการกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ นั้น เป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) หรือของผู้อำนวยการฯ เนื่องจากตามเอกสารตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้ระบุเหตุผลว่าให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการฯ ในการออกข้อกำหนดประกอบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๑๕ (๓) กำหนดให้ กบร. มีอำนาจในการกำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน ส่วนอำนาจของ กบร. ในการออกข้อบังคับนั้นระบุไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา ๑๕ (๖) ซึ่งเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบิน พลเรือน ซึ่งไม่ใช่ข้อบังคับโดยตรงเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการ จึงขอให้พิจารณาว่าการเพิ่มเติมอำนาจในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | สิทธิผู้โดยสารในมาตรา ๑๕ (๓) มีความสอดคล้องอย่างเป็นระบบกับมาตราที่เกี่ยวข้องหรือไม่ อย่างไร *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข ดังนี้<br>(๑) มาตรา ๔๑/๑๓๔ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ การปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า<br>(๒) แก้ไข มาตรา ๑๐๗/๓ เป็นมาตรา ๑๐๗/๓ (ผู้ได้รับใบอนุญาตหรือใบรับรองตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ) ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่าง ประเทศตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท<br>(๓) ควรมีบทเฉพาะกาลคุ้มครองบทบัญญัติที่ออกมาก่อน พ.ร.ก. ฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๔ ไม่เหมาะสม เนื่องจากตามวรรคสามของมาตราดังกล่าว เห็นว่า สนามบินมีหน้าที่ร่วมรับผิดชอบ หากเหตุการณ์ เช่น การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน หรือสัมภาระสูญหาย มีสาเหตุมาจากความบกพร่องหรือการดำเนินงานของสนามบิน หรือ สนามบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าว ทั้งนี้ สามารถแยกออกเป็นกรณีได้ดังนี้<br>(๑) สนามบินมีผลโดยตรง กล่าวสนามบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุการณ์ความล่าช้า เช่น ระบบการจัดการสนามบินมีผลทำให้เกิดความล่าช้า, ระบบตารางแสดงผลเที่ยวบินขัดข้อง เป็นต้น<br>(๒) สนามบินมีผลทางอ้อม กล่าวคือความล่าช้าหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ได้เกิดจากความบกพร่องของสนามบินโดยตรง แต่เกิดจากหน่วยงานอื่น เช่น สายการบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือปัจจัยด้านความปลอดภัย ดังนั้น จึงขอความกรุณาจาก กพท. ในการพิจารณาทบทวนข้อความในมาตราดังกล่าวให้มีความเหมาะสมอีกครั้ง และ<br>(๓) ควรแก้ไข ในกรณีที่การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า มีสาเหตุจากความบกพร่องหรือการดำเนินงานของสนามบินโดยตรง หรือสนามบินมีส่วนทำให้เกิดเหตุดังกล่าวโดยตรง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ตามวรรคหนึ่ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ความในวรรคข้างต้นไม่รวมถึงกรณีที่การยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า อันเกิดจากการดำเนินงานของสนามบินซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน ผู้โดยสาร อากาศยาน หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือเกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ หรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของสนามบิน<br>*(ธน สรรพตานนท์, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๕ ควรแก้ไข โดยขอให้ตรวจสอบว่าผู้มีอำนาจในการกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ นั้นเป็นอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) หรือของผู้อำนวยการฯ เนื่องจากตามเอกสารตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้ระบุเหตุผลว่าให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการฯ ในการออกข้อกำหนด ประกอบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๑๕ (๓) กำหนดให้ กบร. มีอำนาจในการกำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน ส่วนอำนาจของ กบร. ในการออกข้อบังคับนั้นระบุไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา ๑๕ (๖) ซึ่งเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ซึ่งไม่ใช่ข้อบังคับโดยตรงเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการ จึงขอให้พิจารณาว่าการเพิ่มเติมอำนาจในการออก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิผู้โดยสารในมาตรา ๑๕ (๓) มีความสอดคล้องอย่างเป็นระบบกับมาตราที่เกี่ยวข้องหรือไม่ อย่างไร *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | |
| ๒๘ | มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๔๔ ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้<br>(๑) มีสัญชาติไทย เว้นแต่เป็นกรณีการขอเทียบโอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๕๐/๖<br>(๒) มีความประพฤติเรียบร้อย<br>(๓) มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ ความรู้และความชำนาญที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ<br>เมื่อมีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจ | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | มาตรานี้เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๕๐/๖ เนื่องจากการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากการเทียบโอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่สามารถดำเนินการกับผู้ไม่มีสัญชาติไทยได้ โดยเป็นข้อแนะนำจากการผู้เชี่ยวชาญของ ICAO |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดในวรรคหนึ่งได้ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด” | | | | |
| ๒๙ | มาตรา ๓๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๕๐/๑ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่รวมทั้งสมาชิกลูกเรือปฏิบัติหน้าที่เมื่อ<br>(๑) ตกอยู่ภายใต้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่าจะทำให้สมรรถนะของบุคคลเสื่อมลง<br>(๒) ใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนปฏิบัติหน้าที่<br>ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดให้มีการตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในลักษณะที่อาจ | ๒<br>๓๔% | ๔<br>๖๖% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพื่อให้เกิดสภาพบังคับแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือที่ฝ่าฝืน *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ร่างมาตรานี้ได้นำหลักการและข้อกำหนดของ ICAO Annex 1 Personnel Licensing และ Annex 6 Operation of Aircraft มาบัญญัติไว้ในกฎหมาย ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยให้เทียบเท่าสากล<br>(๒) ครอบคลุมและชัดเจน ร่างมาตรานี้ได้กำหนดขอบเขตของ "สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท" ไว้อย่างชัดเจน ครอบคลุมทั้งสารเสพติด ยา และสารอื่น ๆ ที่มีผลต่อสมรรถนะในการปฏิบัติหน้าที่ ทำให้ไม่เกิดช่องว่างในการตีความและการบังคับใช้<br>(๓) ให้อำนาจที่จำเป็น ร่างมาตรานี้ได้ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการในการกำหนดมาตรการและวิธีการตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท รวมถึงให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้เป็นไปตามหลักการของภาคผนวก ๑ และภาคผนวก ๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยได้รับความเห็นไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุงมาตรา ๑๕/๑๐ (๖) โดยเพิ่มคำว่าลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเข้าไปด้วย และปรับปรุงบทกำหนดโทษให้สอดคล้องกัน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | กระทบหรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือ ก่อน หลัง หรือในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้<br>ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ผู้อำนวยการมอบหมาย มีอำนาจตรวจสอบผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือ ก่อน หลัง หรือในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ และในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือผู้ใดไม่ยอมให้ตรวจสอบ หรือขัดขวางการตรวจสอบ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ได้ตามความจำเป็น และในกรณีที่พบว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งตัวให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีต่อไป วิธีการตรวจสอบ การกักตัว และการส่งตัวให้พนักงานสอบสวนตาม | | | ตรวจสอบและกักตัวผู้ที่ฝ่าฝืน ซึ่งเป็นอำนาจที่จำเป็นในการกำกับดูแลความปลอดภัย<br>(๔) คุ้มครองสิทธิ ร่างมาตรานี้ได้กำหนดให้การตรวจสอบต้องกระทำตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้ถูกตรวจสอบไม่ให้ถูกใช้อำนาจโดยมิชอบ<br>๕) มีข้อยกเว้นที่เหมาะสม ร่างมาตรานี้ได้กำหนดข้อยกเว้นสำหรับสารบางชนิดที่ใช้กันทั่วไป เช่น กาแฟและบุหรี่ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเข้าใจในบริบททางสังคมและวัฒนธรรม<br>(๖) กำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ฝ่าฝืน ซึ่งมีความเหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข บวท. เห็นด้วยในหลักการเบื้องต้น ทั้งนี้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรนำนิยามคำว่า “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” ตามวรรคท้ายของมาตราดังกล่าวไปบัญญัติไว้ในบทนิยามในมาตรา ๔ เพื่อกรณีที่ในอนาคตจะมีการใช้ถ้อยคำนี้ในมาตราอื่น ๆ ทั้งนี้ เจตนารมณ์ในการใช้คำนิยามดังกล่าวอาจจะเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้นเพื่อให้รองรับการนำไปใช้ในกรณีต่าง ๆ และเพื่อความเป็นระบบในการตรากฎหมาย การกำหนดไว้ในคำนิยามจะทำให้สามารถใช้ถ้อยคำดังกล่าวได้ เมื่อมีการอ้างอิงในมาตราอื่น ๆ ต่อไป<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | วรรคสาม ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” หมายความว่า แอลกอฮอล์ ฝิ่น กัญชา ยากดประสาทและยานอนหลับ โคเคน สารกระตุ้นด้านจิตประสาทตัวอื่น สารที่ทำให้เกิดภาพหลอน และสารระเหย ไม่รวมถึงกาแฟและบุหรี่” | | | ๒.๒ ควรแก้ไข ดังนี้ กพท. ควรมีอำนาจดุลยพินิจออกข้อปฏิบัติและข้อห้ามได้ตามความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสารออกฤทธิ์ต่อประสาทหรือเรื่องอื่น โดยใช้กับผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการบินพลเรือนทุกตำแหน่ง ไม่จำกัดเฉพาะผู้ประจำหน้าที่ หรือสมาชิกลูกเรือเท่านั้น ดังนั้น จึงควรพิจารณาปรับปรุงมาตรา ๑๕/๑๐ (๖) โดยเพิ่มคำว่า ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเข้าไปด้วย พร้อมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เกิดความเหมาะสม *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์ / ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี / นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการเบื้องต้น ทั้งนี้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรนำนิยามคำว่า “สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” ตามวรรคท้ายของมาตราดังกล่าวไปบัญญัติไว้ในบทนิยามในมาตรา ๔ เพื่อกรณีที่ในอนาคตจะมีการใช้ถ้อยคำนี้ในมาตราอื่น ๆ ทั้งนี้ เจตนารมณ์ในการใช้คำนิยามดังกล่าวอาจจะเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้รองรับการนำไปใช้ในกรณีต่าง ๆ และเพื่อความเป็นระบบในการตรากฎหมายการกำหนดไว้ในคำนิยามจะทำให้สามารถใช้ถ้อยคำดังกล่าวได้ เมื่อมีการอ้างอิงในมาตราอื่น ๆ ต่อไป *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๔ ควรแก้ไข ควรครอบคลุมบุคคลากรที่ปฏิบัติงานภาคพื้นในสนามบินด้วย<br>*(นายบุษปะ ต๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | |
| ๓๐ | มาตรา ๓๒ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๐/๙ ทวิ และมาตรา ๕๐/๙ ตรี แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๕๐/๙ ทวิ ห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติหน้าที่นายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย<br>ประเภทของนายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับการแต่งตั้ง การขอรับการแต่งตั้ง การแต่งตั้งและการออกใบสำคัญการแต่งตั้ง อายุใบสำคัญการแต่งตั้ง การต่ออายุใบสำคัญการแต่งตั้ง หน้าที่และข้อห้ามในการปฏิบัติหน้าที่ การพักใช้หรือเพิกถอน | ๑<br>(๑๕%) | ๖<br>(๘๕%) | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** เนื่องจาก เพื่อให้สามารถกำกับดูแลเวชศาสตร์การบินพลเรือนได้<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยไม่เสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติม (๒ ราย)<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ มาตรา ๕๐/๙ ทวิ หลักการพื้นฐานของร่างมาตรานี้ที่กำหนดให้ห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติหน้าที่นายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. นั้น เป็นหลักการที่ ถูกต้อง เหมาะสม และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลของ ICAO ตามภาคผนวก ๑ อย่างยิ่ง การรวมศูนย์อำนาจในการแต่งตั้งผู้ตรวจทางการแพทย์ด้านการบิน (AME) ไว้ที่หน่วยงานกำกับดูแลเพียงแห่งเดียว เป็นหัวใจสำคัญของการสร้างระบบความปลอดภัยด้านสุขภาพของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอุตสาหกรรมการบินให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ สามารถควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบได้ และสร้างความเชื่อมั่นในระดับสากล อย่างไรก็ตาม ร่างมาตราดังกล่าวที่นำเสนอนั้นยังคงเป็นเพียง "โครงสร้างหลัก" ที่ยังขาดรายละเอียดเชิงลึก | รับข้อคิดเห็นไปพิจารณา โดยคงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตรานี่เสนอ เนื่องจาก กพท. จะออกกฎระเบียบลำดับรองเพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องนี้ซึ่งต้องสอดคล้องกับมาตราฐานตามภาคผนวก ๑ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ใบสำคัญการแต่งตั้ง แบบใบสำคัญการแต่งตั้ง เงื่อนไขแนบท้ายใบสำคัญการแต่งตั้ง และเรื่องอื่นที่เกี่ยวกับการแต่งตั้งนายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ<br>มาตรา ๕๐/๙ ตรี ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับการแต่งตั้ง การขอรับการแต่งตั้ง การแต่งตั้งและการออกใบสำคัญการแต่งตั้ง อายุใบสำคัญการแต่งตั้ง การต่ออายุใบสำคัญการแต่งตั้ง หน้าที่และ ข้อห้ามในการปฏิบัติหน้าที่ การพักใช้หรือเพิกถอน | | | ในทางปฏิบัติ ซึ่งหากปล่อยให้มีผลบังคับใช้เพียงเท่านี้ อาจก่อให้เกิดปัญหาในการตีความ การบังคับใช้ที่ไม่สอดคล้องกัน และอาจไม่ครอบคลุมพลวัตของวงการเวชศาสตร์การบินที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายฉบับนี้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และคุณภาพสูงสุดตามเจตนารมณ์ สมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักการและรายละเอียดให้ครบถ้วนสมบูรณ์ในทุกมิติ ในประเด็นต่อไปนี้<br>(๑) หลักการด้านคุณสมบัติ การจำแนกประเภท และขอบเขตอำนาจหน้าที่ของนายแพทย์ผู้ตรวจฯ กฎหมายไม่ควรเพียงแค่ให้อำนาจในการ "แต่งตั้ง" แต่ต้องกำหนดกรอบว่า "ใคร" ที่จะถูกแต่งตั้งได้ และมีขอบเขตอำนาจอย่างไร เพื่อสร้างมาตรฐานและความชัดเจน ได้แก่ คุณสมบัติพื้นฐาน ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรด้านเวชศาสตร์การบินที่ กพท. รับรอง มีประสบการณ์ และไม่มีลักษณะต้องห้าม เช่น มีผลประโยชน์ทับซ้อนที่อาจกระทบต่อการวินิจฉัย มีการจำแนกประเภทของนายแพทย์ผู้ตรวจฯ ตามระดับของใบสำคัญแพทย์ในแต่ละชั้นที่สามารถตรวจได้ มีขอบเขตอำนาจที่กำหนดให้ชัดเจนว่านายแพทย์แต่ละประเภทสามารถตรวจ ประเมิน และวินิจฉัยผู้ประจำหน้าที่ประเภทใดได้บ้าง รวมถึงการกำหนดให้นายแพทย์ผู้ตรวจฯ อาวุโส หรือคณะผู้เชี่ยวชาญ สามารถพิจารณาในกรณีที่ซับซ้อนหรือกรณีอุทธรณ์ได้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ใบสำคัญการแต่งตั้ง แบบใบสำคัญการแต่งตั้ง เงื่อนไขแนบท้ายใบสำคัญการแต่งตั้ง และเรื่องอื่นที่เกี่ยวกับการแต่งตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ” | | | (๒) หลักการด้านกระบวนการแต่งตั้ง การต่ออายุ การพักใช้และการเพิกถอน ที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ เพื่อสร้างธรรมาภิบาลในระบบการแต่งตั้ง และให้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายตั้งแต่กระบวนการแต่งตั้ง วาระการดำรงตำแหน่ง การต่ออายุ การพักใช้และเพิกถอน<br>(๓) หลักการด้านการกำกับดูแลและประกันคุณภาพ (Oversight and Quality Assurance) มีกลไกการตรวจสอบจาก กพท. มีระบบรายงาน การสร้างมาตรฐานเพื่อปรับเทียบมาตรฐาน (Calibration Meeting) ระหว่างนายแพทย์ผู้ตรวจฯ ทุกคน เพื่อให้เกิดแนวทางการวินิจฉัยที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน<br>(๔) หลักการในการมอบอำนาจให้ กพท. ออกกฎหมายลำดับรอง เพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ ตามหลักการข้างต้น ซึ่งจะทำให้ระบบมีความยืดหยุ่น สามารถปรับปรุงให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของวิทยาการทางการแพทย์และมาตรฐานสากลได้โดยไม่ต้องแก้ไขพระราชบัญญัติฯ ทุกครั้ง<br>จึงมีข้อเสนอแนะเชิงถ้อยคำเพื่อการแก้ไข โดยเพิ่มวรรคสองและวรรคสามเข้าไป ดังนี้<br>มาตรา XX "ห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติหน้าที่นายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย<br>การกำหนดประเภท คุณสมบัติ ลักษณะต้องห้าม หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับการแต่งตั้ง การแต่งตั้ง การ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ออกใบสำคัญการแต่งตั้ง อายุใบสำคัญการแต่งตั้ง การต่ออายุใบสำคัญการแต่งตั้ง ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบ การกำกับดูแล การประเมินผล การพักใช้ และการเพิกถอนการแต่งตั้งนายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย<br>บรรดานายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งอยู่ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ให้ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้จนกว่าจะสิ้นสุดวาระ หรือจนกว่าจะถูกเพิกถอนการแต่งตั้ง แต่ทั้งนี้ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ออกตามความในวรรคสอง ภายในเวลาที่ผู้อำนวยการกำหนด"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>(๑) การยอมรับในหลักการพื้นฐาน (Principle Acceptance) ของร่างมาตรานี้ ร่างมาตรานี้มุ่งประสงค์จะให้การปฏิบัติหน้าที่ของ "นายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน (AME) อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กพท. นั้น เป็นสิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม และจำเป็นอย่างยิ่งยวด ในมุมมองของความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety) ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญสูงสุดของการเดินอากาศ เหตุผลคือ มาตรฐานสากลตาม Annex ๑ กำหนดให้รัฐภาคีต้องมีระบบในการรับรองและ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กำกับดูแลบุคลากรทางการแพทย์ที่จะทำหน้าที่ประเมินสมรรถภาพร่างกายและจิตใจของผู้ประจำหน้าที่ (Flight Crew) เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรทางการบินมีสุขภาพสมบูรณ์พร้อมปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัย มีความเป็นเอกภาพของมาตรฐาน การรวมศูนย์อำนาจในการแต่งตั้งไว้ที่ กพท. เพียงแห่งเดียว เป็นหลักประกันในเบื้องต้นว่าจะมีการใช้มาตรฐานทางการแพทย์ และกระบวนการประเมิน ที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั่วราชอาณาจักร ลดความเสี่ยงจากความคลาดเคลื่อนในการวินิจฉัยซึ่งอาจนำไปสู่หายนะได้ มีความรับผิดชอบและการตรวจสอบย้อนกลับ (Accountability & Traceability) เมื่อ กพท. เป็นผู้แต่งตั้ง ย่อมหมายถึง กพท. ต้องรับผิดชอบต่อคุณภาพและผลการปฏิบัติงานของ AME ที่ตนแต่งตั้ง และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ในกรณีที่เกิดอุบัติการณ์หรืออุบัติเหตุที่อาจมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านสุขภาพของผู้ประจำหน้าที่ ดังนั้น หลักการที่ปรากฏในร่างมาตรานี้จึงสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศและหลักความปลอดภัยสากลอย่างไม่อาจปฏิเสธได้<br>(๒) ประเด็นข้อควรพิจารณาและจุดอ่อนของร่างมาตราฉบับปัจจุบัน แม้หลักการจะถูกต้อง แต่ "ถ้อยคำ" และ "วิธีการ" ที่ร่างมาตรานี้เลือกใช้ คือการใช้คำว่า "ได้รับการแต่งตั้งจาก" นั้น มีความแข็งกระด้าง ขาดความยืดหยุ่น และอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติหลายประการ ซึ่งขัดแย้งกับแนวคิดการบริหาร | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | จัดการภาครัฐสมัยใหม่ที่เน้นประสิทธิภาพ การกระจายอำนาจ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และการบริการประชาชน อันเป็นจิตวิญญาณที่สะท้อนอยู่ในรัฐธรรมนูญหลายมาตรา โดยสามารถจำแนกจุดอ่อนได้ ดังนี้<br>๑) ปัญหาการกระจุกศูนย์อำนาจในการปฏิบัติการ (Over-centralization of Operation) คำว่า "แต่งตั้ง" มีนัยของการที่ กพท. ต้องเป็นผู้ดำเนินการคัดเลือกและออกคำสั่งเป็นรายบุคคลหรือรายสถานพยาบาลโดยตรง ซึ่งอาจนำไปสู่สภาวะ "คอขวด" (Bottleneck) ในการบริหารจัดการ ทำให้กระบวนการได้มาซึ่ง AME ล่าช้า ไม่ทันต่อความต้องการของอุตสาหกรรมการบินที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ไม่ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของสถานพยาบาลในส่วนภูมิภาค (ขัดแย้งกับหลักท้องถิ่นนิยม) เพราะอาจทำให้เกิดการ "เลือก" แต่งตั้งเฉพาะสถานพยาบาลขนาดใหญ่ในเขตเมืองหลวงหรือเมืองหลัก ส่งผลให้บุคลากรทางการบินในพื้นที่ห่างไกลต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูงในการเดินทางเพื่อเข้ารับการตรวจ (ขัดแย้งกับหลักประชานิยม) กพท. ซึ่งเป็นองค์กรกำกับดูแล อาจไม่มีทรัพยากรบุคคลและความเชี่ยวชาญเพียงพอที่จะ "บริหารจัดการ" การแต่งตั้งและกำกับดูแล AME จำนวนมากทั่วประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด หากต้องลงมือทำเองทั้งหมด<br>๒) การขาดความชัดเจนในกระบวนการ หลักเกณฑ์ และธรรมาภิบาล ร่างมาตรานี้ให้อำนาจ กพท. อย่างกว้างขวางโดย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ไม่มีการกำหนดกรอบของกระบวนการไว้เลยแม้แต่น้อย ซึ่งอาจนำไปสู่การใช้อำนาจตามอำเภอใจ ขาดความโปร่งใส และไม่สามารถตรวจสอบได้ ไม่มีการระบุถึงหลักเกณฑ์และคุณสมบัติของบุคคลหรือสถานพยาบาลที่จะได้รับการแต่งตั้ง, กระบวนการคัดเลือก, วาระการดำรงตำแหน่ง,การต่ออายุ, การประเมินผล, และกระบวนการเพิกถอนการแต่งตั้งที่ชัดเจน ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นองค์ประกอบสำคัญของหลักนิติธรรม ตามที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้<br>๓) สุ่มเสี่ยงต่อการสร้างสภาวะกึ่งผูกขาด การใช้ระบบ "แต่งตั้ง" อาจทำให้เกิดกลุ่ม AME หรือสถานพยาบาลเพียงไม่กี่แห่งที่ได้รับการแต่งตั้ง ทำให้ขาดการแข่งขันในการให้บริการ ซึ่งอาจส่งผลต่อราคาและคุณภาพของการบริการในระยะยาว ไม่เป็นการส่งเสริมการพัฒนาองค์ความรู้ด้านเวชศาสตร์การบินให้แพร่หลาย<br>๔) ความสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญในมิติของการกระจายอำนาจและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ แม้จะไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญโดยตรงในประเด็นความปลอดภัย แต่รูปแบบที่นำเสนออาจไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญในหมวด ๕ หน้าที่ของรัฐ มาตรา ๕๒, ๗๑, ๗๒ และ ๗๖ ที่มุ่งส่งเสริมการกระจายอำนาจ พัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้มีประสิทธิภาพและการจัดทำบริการสาธารณะให้ทั่วถึง อาจถูกตีความได้ว่าเป็นการจำกัดเสรีภาพในการประกอบวิชาชีพของแพทย์ผู้มี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ความสามารถ (รัฐธรรมนูญ มาตรา ๔๐) เกินความจำเป็น หาก กพท. ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์การแต่งตั้งที่เปิดกว้างและเป็นธรรม<br>(๓) หลักการและแนวทางในการแก้ไข เพื่อให้ร่างกฎหมายฉบับนี้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยสูงสุด ควบคู่ไปกับการเป็นกฎหมายที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ ขอเสนอให้แก้ไขร่างมาตรา ๕๐/๔/๑ โดยยึดหลักการสำคัญดังนี้<br>หลักการที่ ๑ "การกำกับดูแลโดยรัฐ แต่มิใช่การดำเนินการโดยรัฐทั้งหมด" เปลี่ยนกระบวนทัศน์จาก "การแต่งตั้ง (Appointment)" ไปสู่ “การให้การรับรองและขึ้นทะเบียน (Certification and Registration)" โดยแนวทางปฏิบัติ กพท. ยังคงเป็นองค์กรเดียวที่มีอำนาจสูงสุดในการกำหนด "มาตรฐาน" แต่เปิดให้บุคคลหรือสถานพยาบาลใดๆ ที่มีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานนั้น สามารถยื่นขอรับการรับรองและขึ้นทะเบียนเป็น AME ได้ ผลลัพธ์ คือ กพท. จะเปลี่ยนบทบาทจาก "ผู้ปฏิบัติ" มาเป็น "ผู้กำกับดูแล" อย่างเต็มตัว ซึ่งตรงตามภารกิจหลักขององค์กร ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันโดยคุณภาพ และกระจายการบริการออกไปสู่ภูมิภาคได้อย่างเป็นธรรมชาติ<br>หลักการที่ ๒ "การมอบอำนาจต้องมีขอบเขตที่ชัดเจนและตรวจสอบได้" ต้องกำหนดกรอบให้ชัดเจนว่า กพท. มีอำนาจใน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การออก "ข้อกำหนด" หรือ "ประกาศ" ในระดับอนุบัญญัติเพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด แนวทางปฏิบัติจึงเพิ่มเติมวรรคสองของร่างมาตรานี้ เพื่อระบุให้ชัดเจนว่าให้ผู้อำนวยการฯ มีอำนาจออกข้อกำหนดในเรื่องต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย ในเรื่องคุณสมบัติโดยละเอียดของนายแพทย์ผู้ตรวจและสถานตรวจเวชศาสตร์การบิน การจำแนกประเภทหรือชั้นของนายแพทย์ผู้ตรวจ กระบวนการยื่นคำขอ การตรวจสอบ การทดสอบ และการประเมินเพื่อให้การรับรองมาตรฐานการปฏิบัติหน้าที่ จรรยาบรรณ และข้อพึงระวัง หลักเกณฑ์การต่ออายุใบรับรอง การพักใช้ และการเพิกถอนใบรับรอง ระบบการควบคุมคุณภาพ การรายงาน และการตรวจสอบ (Audit)<br>หลักการที่ ๓ "การส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและกระจายความเจริญ" อาจเพิ่มเติมในวรรคท้ายของร่างมาตรานี้ว่า "การออกข้อกำหนดตามวรรคสอง ให้คำนึงถึงการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรด้านเวชศาสตร์การบินให้มีจำนวนเพียงพอ การกระจายการให้บริการอย่างทั่วถึง และการป้องกันภาระอันเกินควรแก่ประชาชน"<br>โดยมีข้อเสนอเชิงถ้อยคำของร่างมาตรานี้ ดังนี้<br>"มาตรา ๕๐/๙/๑ ห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติหน้าที่นายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับการรับรองและขึ้นทะเบียนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การขอรับการรับรอง การขึ้นทะเบียน การต่ออายุ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ทะเบียน การพักใช้ และการเพิกถอนทะเบียนนายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อกำหนดตามวรรคสอง อย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องดังต่อไปนี้<br>(๑) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของนายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน โดยอาจจำแนกตามประเภทหรือชั้นของใบสำคัญแพทย์ที่ทำการตรวจได้<br>(๒) มาตรฐานของสถานพยาบาล เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่จำเป็น<br>(๓) กระบวนการและมาตรฐานในการตรวจประเมินสมรรถภาพร่างกายและจิตใจ<br>(๔) หน้าที่ จรรยาบรรณ และความรับผิดชอบของนายแพทย์ผู้ตรวจ<br>(๕) ระบบการควบคุมคุณภาพ การตรวจสอบติดตาม และการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่<br>การออกข้อกำหนดตามวรรคสอง ให้คำนึงถึงการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรด้านเวชศาสตร์การบินให้มีจำนวนเพียงพอ การกระจายการให้บริการอย่างทั่วถึง และการป้องกันภาระอันเกินควรแก่ผู้เข้ารับบริการ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๔ มาตรา ๕๐/๙ ตรี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๑) เจตนารมณ์ของมาตรานี้คือการยกระดับการกำกับดูแลมาตรฐานด้านเวชศาสตร์การบิน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของความปลอดภัยทางการบิน เนื่องจากสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจของผู้ประจำหน้าที่ และผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศมีผลโดยตรงต่อการตัดสินใจในภาวะวิกฤตและความปลอดภัยของผู้โดยสารและสาธารณชน การกำหนดให้ศูนย์ฯ หรือสถานที่ตรวจฯ ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กพท. จึงเป็นมาตรการที่ถูกต้องและจำเป็นอย่างยิ่ง<br>(๒) ข้อควรพิจารณาและจุดอ่อนของถ้อยคำในร่างมาตราปัจจุบัน แม้หลักการจะถูกต้อง แต่การใช้ถ้อยคำว่า “ได้รับการแต่งตั้ง” (appointed) ถือเป็นจุดอ่อนที่สำคัญที่สุดและมีนัยยะที่จำกัดเกินไปสำหรับระบบการกำกับดูแลที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยเหตุผลดังนี้<br>๑) ความคลุมเครือและข้อจำกัดของคำว่า "แต่งตั้ง"*นัยยะของการคัดเลือก ไม่ใช่การรับรองมาตรฐาน คำว่า "แต่งตั้ง" มีความหมายในเชิงการคัดเลือก (selection) โดยผู้มีอำนาจมากกว่าจะเป็นการให้การรับรอง (certification) แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจนำไปสู่การผูกขาดมีจำนวนผู้ให้บริการจำกัด และขาดความโปร่งใสในการคัดเลือกอาจถูกมองได้ว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งโดยเฉพาะขาดกลไกการกำกับดูแลต่อเนื่องระบบการ "แต่งตั้ง" ไม่ได้สื่อถึงกระบวนการกำกับดูแลอย่าง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ต่อเนื่อง เช่น การตรวจสอบประจำปี (Audit), การต่ออายุ, การสั่งพักใช้ หรือการเพิกถอน การใช้คำนี้อาจทำให้ กพท. ขาดฐานอำนาจทางกฎหมายที่ชัดเจนในการเข้าไปตรวจสอบเพื่อคงไว้ซึ่งมาตรฐานหลังจากการแต่งตั้งไปแล้ว ไม่สอดคล้องกับศัพท์เทคนิคสากลในวงการการบินสากล การกำกับดูแลองค์กรต่างๆ จะใช้คำว่า "Certification" (การให้ใบรับรอง) หรือ "Approval" (การให้ความเห็นชอบ) ซึ่งหมายถึงกระบวนการที่องค์กรนั้นๆ ต้องแสดงให้เห็นว่าตนเองมีคุณสมบัติตรงตามข้อบังคับ (Regulations) ทุกประการ จึงจะได้รับใบรับรองให้ประกอบกิจการได้<br>๒) ไม่รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน ระบบการ "แต่งตั้ง" ที่อาจมีผู้ให้บริการเพียงไม่กี่ราย จะกลายเป็น "คอขวด" สำคัญเมื่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศเติบโตขึ้น บุคลากรการบินมีจำนวนมากขึ้น ความต้องการในการตรวจร่างกายเพื่อออกและต่ออายุใบสำคัญแพทย์จะสูงขึ้น แต่สถานพยาบาลที่สามารถให้บริการได้กลับมีจำกัด ทำให้เกิดความล่าช้าและส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในภาพรวม<br>(๓) ขาดกรอบทางกฎหมายในการกำหนดรายละเอียดที่จำเป็น แม้ในวรรคสองจะให้อำนาจผู้อำนวยการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ แต่กรอบหลักในวรรคหนึ่งที่ใช้คำว่า "แต่งตั้ง" ยังคงเป็นข้อจำกัดทางกฎหมาย การเปลี่ยนไปใช้คำว่า "ได้รับการรับรอง" หรือ "ได้รับใบอนุญาต" จะสร้างกรอบที่แข็งแรงและชัดเจนกว่า | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ในการที่ กพท. จะออกข้อบังคับหรือประกาศเพื่อกำหนดรายละเอียดในทุกมิติได้อย่างสมบูรณ์ เช่น มาตรฐานด้านบุคลากร (คุณสมบัติของแพทย์เวชศาสตร์การบิน) มาตรฐานด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ที่จำเป็น ระบบการบริหารคุณภาพ (Quality Management System - QMS) กระบวนการตรวจและการรายงานผลที่เป็นมาตรฐาน ระบบการเก็บรักษาข้อมูลความลับทางการแพทย์ ขั้นตอนการพักใช้และเพิกถอนใบรับรอง<br>(๓) หลักการในการแก้ไขที่เสนอ<br>๑) เปลี่ยนจากการ "แต่งตั้ง" เป็นระบบ "การให้ใบรับรอง" เปลี่ยนถ้อยคำหลักจาก "เว้นแต่จะได้รับการแต่งตั้ง" เป็น "เว้นแต่จะได้รับใบรับรองให้เป็นหน่วยตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการรับรอง (Certified Aviation Medical Examination Unit)"<br>๒) สร้างระบบที่เปิดกว้างและแข่งขันได้ตามมาตรฐาน เปิดโอกาสให้สถานพยาบาลหรือองค์กรใดๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐานที่ กพท. กำหนด สามารถยื่นขอรับใบรับรองได้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการที่มีคุณภาพและส่งเสริมการแข่งขัน<br>๓) ให้อำนาจ กพท. อย่างเต็มที่ในการกำกับดูแล (Full Oversight Authority) ระบุให้ชัดเจนในกฎหมายว่า กพท. มีอำนาจในการออกข้อบังคับกำหนดมาตรฐานทุกด้าน มีอำนาจ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ในการเข้าตรวจสอบ (Inspect/Audit) และมีอำนาจในการสั่งพักใช้ (Suspend) หรือเพิกถอน (Revoke) ใบรับรองได้<br>(๔) เสนอถ้อยคำเพื่อประกอบการพิจารณาแก้ไข<br>“มาตรา ๕๐/๙ ตรี ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการจัดตั้งหรือประกอบกิจการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือหน่วยตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับใบรับรองจากผู้อำนวยการ การขอรับใบรับรอง การออกใบรับรอง การต่ออายุใบรับรอง อายุใบรับรอง การพักใช้ใบรับรอง และการเพิกถอนใบรับรอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในข้อบังคับ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ให้ผู้อำนวยการโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย<br>(๑) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบรับรอง<br>(๒) มาตรฐานเกี่ยวกับบุคลากร โดยเฉพาะคุณสมบัติของแพทย์เวชศาสตร์การบิน (Aviation Medical Examiner) และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง<br>(๓) มาตรฐานเกี่ยวกับสถานที่ เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการตรวจพิสูจน์<br>(๔) มาตรฐานเกี่ยวกับกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการตรวจร่างกายและจิตใจสำหรับผู้ประจำหน้าที่ในประเภทต่างๆ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๕) การจัดให้มีระบบบริหารคุณภาพ (Quality Management System) และระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System)<br>(๖) หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการรับรอง<br>(๗) การรายงานและการเก็บรักษาข้อมูลทางการแพทย์<br>(๘) อัตราค่าธรรมเนียมในการออกใบรับรองและการต่ออายุใบรับรอง”<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๕ หลักการและเหตุผลเชิงลึกประกอบการเสนอให้แก้ไขเพื่อให้ร่างกฎหมายฉบับนี้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุดตามเจตนารมณ์แห่งการพัฒนานิยมสมัยใหม่ มีหลักการที่ควรเพิ่มเติมในร่างมาตรา ดังนี้<br>(๑) หลักการด้านความปลอดภัยและมาตรฐานสากล (Safety and International Standards Principle) กฎหมายต้องไม่ใช่แค่การมอบอำนาจ แต่ต้องเป็นการสร้างกรอบของมาตรฐานสูงสุด เพื่อให้การใช้อำนาจนั้นเป็นไปอย่างมีหลักการและตรวจสอบได้ “การกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำ” กฎหมายควรมอบอำนาจให้ กพท. สามารถออกกฎหมายลำดับรอง (ข้อกำหนด ประกาศ) เพื่อกำหนดคุณสมบัติและมาตรฐานขั้นต่ำของศูนย์ฯ ที่จะได้รับการแต่งตั้งได้อย่างละเอียด เช่น<br>- ด้านบุคลากร คุณสมบัติของแพทย์ผู้ตรวจ (AME), พยาบาล | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ประสบการณ์ การฝึกอบรมต่อเนื่อง -<br>- ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ มาตรฐานของเครื่องมือแพทย์ที่จำเป็นสำหรับการตรวจประเมินในแต่ละชั้น (Class) ของใบสำคัญแพทย์ การบำรุงรักษาและการสอบเทียบ (Calibration)<br>- ด้านสถานที่ ความเหมาะสมของสถานที่ตั้ง การแบ่งสัดส่วนพื้นที่ ความเป็นส่วนตัวในการตรวจ และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลผู้ป่วย<br>- ด้านระบบบริหารคุณภาพ (QMS) การกำหนดให้ศูนย์ฯ ต้องมีระบบ QMS เพื่อประกันคุณภาพของการบริการและการตรวจประเมินให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ<br>(๒) หลักการด้านการส่งเสริมและพัฒนาอย่างทั่วถึง กฎหมายที่ดีต้องไม่เป็นเพียงข้อจำกัด แต่ต้องเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของประเทศ การรวมศูนย์อำนาจไว้ที่ส่วนกลางโดยขาดกลไกส่งเสริม จะทำให้เกิดสภาวะคอขวดและจำกัดการเข้าถึงบริการ การจำแนกประเภทของศูนย์ฯ หรือระดับ (Tier) ของศูนย์ฯ เพื่อรองรับความต้องการที่หลากหลาย เช่น ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนครบวงจร (Full-Fledged Aeromedical Center) สามารถทำการตรวจประเมินเพื่อออกและต่ออายุใบสำคัญแพทย์ได้ทุกประเภท (Class 1, 2, 3) รวมถึงการตรวจวินิจฉัยกรณีซับซ้อน สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนเบื้องต้น สามารถทำการตรวจเพื่อต่ออายุ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ใบสำคัญแพทย์ประเภทที่ไม่ซับซ้อน (เช่น Class ๒ สำหรับนักบินส่วนบุคคล หรือ Class ๓ สำหรับผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ) หรือทำการตรวจคัดกรองเบื้องต้นก่อนส่งต่อให้ศูนย์ครบวงจร การกระจายศูนย์สู่ภูมิภาค กฎหมายควรกำหนดนโยบายและส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์ฯ ในส่วนภูมิภาคอย่างเป็นรูปธรรม โดยอาจร่วมมือกับโรงพยาบาลมหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาลเอกชนชั้นนำในจังหวัดหัวเมือง เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางของบุคลากรการบินที่ปฏิบัติงานอยู่ทั่วประเทศ อันเป็นการส่งเสริมทั้งหลักประชานิยมและท้องถิ่นนิยมสมัยใหม่<br>(๓) หลักการด้านธรรมาภิบาล โปร่งใส และการตรวจสอบได้ การมอบอำนาจให้องค์กรของรัฐต้องมาพร้อมกับกลไกที่สร้างความโปร่งใสและเป็นธรรม เพื่อป้องกันการใช้อำนาจโดยมิชอบ มีกระบวนการที่ชัดเจน ควรกำหนดให้ กพท. ต้องจัดทำและประกาศกระบวนการ ขั้นตอน และระยะเวลาในการยื่นคำขอ การพิจารณา และการแต่งตั้งที่ชัดเจน กลไกการอุทธรณ์ ต้องมีกระบวนการสำหรับผู้ยื่นคำขอที่ไม่ได้รับการแต่งตั้ง สามารถอุทธรณ์คำสั่งพร้อมแสดงเหตุผลได้ การเปิดเผยข้อมูล กพท. ควรจัดทำทะเบียนรายชื่อศูนย์ฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งทั้งหมด พร้อมระบุขีดความสามารถที่ได้รับการรับรอง และเผยแพร่ให้สาธารณชนและผู้เกี่ยวข้องทราบผ่านช่องทางที่เข้าถึงง่าย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๔) หลักการด้านความยืดหยุ่นและการบริหารจัดการภาวะวิกฤต กฎหมายสมัยใหม่ต้องมีความยืดหยุ่นเพียงพอที่จะรับมือกับสถานการณ์ที่ไม่คาดฝันได้ การแต่งตั้งเป็นการเฉพาะกิจหรือชั่วคราว ควรมอบอำนาจให้ กพท. สามารถแต่งตั้งสถานพยาบาลเป็นการเฉพาะกิจหรือชั่วคราวเพื่อปฏิบัติภารกิจด้านเวชศาสตร์การบินได้ในภาวะจำเป็นเร่งด่วน เช่น ในสถานการณ์ภัยพิบัติหรือโรคระบาด เพื่อให้บุคลากรการบินยังคงปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างต่อเนื่อง<br>จึงเสนอถ้อยคำเพื่อการแก้ไข โดยเพิ่มวรรคสองและวรรคสามเข้าไป เพื่อให้กฎหมายมีความสมบูรณ์ ดังนี้<br>“ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน เว้นแต่จะได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้การแต่งตั้งและการกำกับดูแลศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนตามวรรคหนึ่งเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีมาตรฐานสากล และส่งเสริมการพัฒนาด้านการบินพลเรือนอย่างยั่งยืน ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้<br>(๑) การจำแนกประเภทและระดับของศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน<br>(๒) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับการแต่งตั้ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๓) มาตรฐานด้านบุคลากร สถานที่ เครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่จำเป็น<br>(๔) การจัดให้มีระบบบริหารคุณภาพและระบบการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล<br>(๕) หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการยื่นคำขอการตรวจสอบ การพิจารณา การแต่งตั้ง และการออกใบสำคัญการแต่งตั้ง<br>(๖) การกำหนดเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติ อายุใบสำคัญการแต่งตั้ง และการต่ออายุใบสำคัญการแต่งตั้ง<br>(๗) หน้าที่และความรับผิดชอบของศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้ง<br>(๘) การตรวจติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง<br>(๙) หลักเกณฑ์และวิธีการพักใช้และเพิกถอนใบสำคัญการแต่งตั้ง<br>(๑๐) มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนในส่วนภูมิภาคอย่างทั่วถึง<br>(๑๑) หลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งสถานพยาบาลเป็นการเฉพาะกิจหรือชั่วคราวในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนหรือเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๑๒) เรื่องอื่นใดที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือน”<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๓๑ | มาตรา ๓๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๑๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๕๐/๑๐ เพื่อวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ให้เอกสารและรายงานผลที่เกี่ยวกับการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์ที่อยู่ในความครอบครองของศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานพยาบาลใดเป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” | ๒<br>(๕๐%) | ๒<br>(๕๐%) | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม โดยไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๑.๒ เหมาะสม โดยไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) จากการวิเคราะห์ในรายละเอียด<br>๑) ความจำเป็นอย่างยิ่งยวดในการเข้าถึงข้อมูลเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ หัวใจของการกำกับดูแล ความสมบูรณ์พร้อมทั้งร่างกายและจิตใจของผู้ประจำหน้าที่ โดยเฉพาะนักบิน เป็นรากฐานที่สำคัญที่สุดของความปลอดภัยในการบินพลเรือน กพท. ในฐานะองค์กรกำกับดูแลมีภาระหน้าที่รับผิดชอบต่อสาธารณะในการสร้างความมั่นใจว่าผู้ถือใบอนุญาตทุกคนมีความสมบูรณ์พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา โดยต้องมีการการกำกับดูแลเชิงรุก (Proactive Oversight) ที่ไม่ใช่แค่การตรวจสอบตามรอบเวลา (Periodic Check) เท่านั้น แต่ต้องเป็นการกำกับดูแลเชิงรุกที่สามารถระบุ | มาตรานี้เป็นการแก้ไขถ้อยคำให้ถูกต้องจากเดิมที่ใช้คำว่า “สถานที่ตรวจทางการแพทย์” เป็นคำว่า “สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน” เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๕๐/๙ ทวิ และมาตรา ๕๐/๙ ตรี ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมขึ้นมา จึงเห็นควรคงไว้ตามร่างเดิม ทั้งนี้ ในส่วนของข้อคิดเห็นทาง กพท. จะรับไปพิจารณา |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า การเข้าถึงข้อมูลทางการแพทย์ที่อาจบ่งชี้ถึงภาวะเสี่ยง (Developing Medical Conditions) ที่เกิดขึ้นระหว่างรอบการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ จะทำให้ กพท. สามารถประเมินความเสี่ยงและออกมาตรการป้องกันได้ทันท่วงที เช่น การสั่งพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวเพื่อประเมินอาการเพิ่มเติม ซึ่งเป็นไปตามหลักการจัดการความปลอดภัย (SMS) ที่ ICAO ให้ความสำคัญจากบทเรียนจากอุบัติการณ์ในอดีต ประวัติศาสตร์การบินโลกมีอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงหลายครั้งที่มีสาเหตุรากเหง้ามาจากภาวะทางการแพทย์หรือจิตใจของนักบินที่ไม่ถูกตรวจพบหรือไม่ถูกรายงาน การเปิดช่องให้ กพท. สามารถเข้าถึงข้อมูลเหล่านี้ได้ จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการป้องกันมิให้เหตุการณ์น่าสลดดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศไทย<br>๒) ประเด็นความขัดแย้งกับสิทธิในความเป็นส่วนตัวและกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) ความกว้างของถ้อยคำที่ว่าเป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อ กพท. มีลักษณะกว้างจนเกินไป อาจถูกตีความได้ว่า กพท. มีสิทธิเข้าถึงข้อมูลทางการแพทย์ทั้งหมดของผู้ขอใบสำคัญแพทย์ได้อย่างไม่มีข้อจำกัด ซึ่งเป็นการล่วงล้ำสิทธิในความเป็นส่วนตัวที่ได้รับการคุ้มครองตามมาตรา ๓๒ ของ รธน. ด้วยข้อมูลสุขภาพเป็นข้อมูลอ่อนไหว (Sensitive Data) ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลฯ ข้อมูลสุขภาพจัดเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่อ่อนไหว ซึ่งมี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ระดับการคุ้มครองสูงกว่าข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป การจะเข้าถึงหรือประมวลผลข้อมูลประเภทนี้ต้องมีฐานทางกฎหมายที่ชัดเจนและเป็นไปตามหลักความได้สัดส่วน (Proportionality Principle) กล่าวคือ ต้องกระทำเท่าที่จำเป็นเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมาย (คือความปลอดภัยสาธารณะ) และต้องมีมาตรการคุ้มครองข้อมูลที่เหมาะสม ร่างมาตราปัจจุบันยังขาดการระบุถึงหลักการเหล่านี้ ความเสี่ยงจากการขาดความไว้วางใจ หากกฎหมายให้อำนาจ กพท. อย่างกว้างขวางโดยไม่มีหลักประกันการคุ้มครองข้อมูลที่รัดกุม อาจสร้างความหวาดระแวงให้แก่ผู้ประจำหน้าที่ และอาจส่งผลให้พวกเขาปกปิดข้อมูลภาวะเจ็บป่วยบางอย่าง (โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับสุขภาพจิต) หรือหลีกเลี่ยงการไปพบแพทย์ เพราะกลัวจะถูกเพิกถอนใบสำคัญแพทย์โดยทันที ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวจะยิ่งสร้างความเสี่ยงที่ซ่อนเร้น (Hidden Risk) ต่อระบบความปลอดภัยการบินโดยรวมให้สูงขึ้นไปอีก<br>๓) ความจำเป็นในการกำหนดขอบเขต เงื่อนไข และมาตรการป้องกันที่ชัดเจน จากเหตุผลข้างต้น การแก้ไขร่างมาตรา ๕๐/๑๐ จึงต้องมุ่งไปที่การสร้างสมดุล โดยยังคงให้อำนาจที่จำเป็นแก่ กพท. แต่ต้องอยู่ภายใต้กรอบที่ชัดเจน โดยกำหนดวัตถุประสงค์ (Purpose Limitation) ต้องระบุให้ชัดเจนว่าการเข้าถึงข้อมูลกระทำได้ "เพื่อวัตถุประสงค์ในการประเมินความสมบูรณ์ของสภาพร่างกายและจิตใจเพื่อความปลอดภัย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ด้านการบินพลเรือน" เท่านั้น มีการกำหนดขอบเขต (Data Minimization) ต้องจำกัดการเข้าถึงเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการประเมินความสมบูรณ์ทางการบินเท่านั้น ไม่ใช่ข้อมูลทางการแพทย์ทั้งหมด กำหนดกระบวนการ (Procedural Safeguards) ต้องมีกระบวนการร้องขอและเปิดเผยข้อมูลที่ชัดเจน เช่น ต้องทำเป็นหนังสือร้องขอโดยผู้มีอำนาจของ กพท. และระบุเหตุผลความจำเป็นกำหนดมาตรการคุ้มครอง (Security Measures) ต้องกำหนดให้ กพท. มีหน้าที่รักษาความลับของข้อมูลดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และกำหนดโทษสำหรับเจ้าหน้าที่ที่นำข้อมูลไปเปิดเผยโดยไม่มีอำนาจ<br>(๒) ข้อเสนอในการแก้ไข เพื่อให้ร่างกฎหมายมีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับหลักการที่กล่าวมา ขอเสนอให้มีการแก้ไขร่างมาตรา ๕๐/๑๐ ดังนี้<br>๑) เสนอหลักการแก้ไข<br>๑) ยืนยันอำนาจของ กพท. ในการเข้าถึงข้อมูลทางการแพทย์แต่จำกัดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน<br>๒) กำหนดขอบเขตของข้อมูลที่สามารถเข้าถึงได้ให้มีความจำเป็นและสมส่วน<br>๓) กำหนดให้การร้องขอและเปิดเผยข้อมูลต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการฯ ประกาศกำหนด โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและสอดคล้องกับกฎหมายแม่บท<br>๔) บัญญัติให้ข้อมูลที่ กพท. ได้รับมาเป็นความลับ และกำหนดโทษสำหรับผู้ที่เปิดเผยข้อมูลโดยมิชอบ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบวิชาชีพ<br>๒) เสนอถ้อยคำร่างมาตรา ๕๐/๑๐ ใหม่<br>"มาตรา ๕๐/๑๐ เพื่อวัตถุประสงค์ในการประเมินความสมบูรณ์ของสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์ และเพื่อการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนอันเป็นประโยชน์สาธารณะ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการร้องขอและรับข้อมูลจากเอกสารรายงานผลที่เกี่ยวกับการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจที่อยู่ในความครอบครองของศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานพยาบาลใด ทั้งนี้ การร้องขอและเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้กระทำได้เท่าที่จำเป็นและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ตามวรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ให้ข้อมูลที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับมาตามวรรคหนึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นความลับตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ใดล่วงรู้ข้อมูลดังกล่าวเนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ ห้ามมิให้เปิดเผยแก่ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | บุคคลอื่น เว้นแต่เป็นการปฏิบัติตามหน้าที่และอำนาจตามกฎหมาย ผู้ใดฝ่าฝืนวรรคนี้ ต้องระวางโทษ..."<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข<br>(๑) การวิเคราะห์ในเชิงหลักการและเจตนารมณ์ (Principle and Intent Analysis) มีข้อดีและเหตุผลที่สนับสนุนหลักการ<br>๑) การคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ หลักการพื้นฐานของร่างมาตรานี้ถูกต้องอย่างยิ่ง การเดินอากาศเป็นกิจการที่มีความเสี่ยงสูงและส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนหมู่มาก สุขภาพกายและสุขภาพจิตของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศ และผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์ถือเป็นปัจจัยวิกฤต (Critical Factor) ต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ดังนั้น กพท. ในฐานะองค์กรกำกับดูแลจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวดที่จะต้องเข้าถึงข้อมูลทางการแพทย์ที่ครบถ้วน ถูกต้อง และทันท่วงที เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาออก ต่ออายุ พักใช้ หรือเพิกถอนใบสำคัญแพทย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด<br>๒) ความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ICAO ได้กำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติไว้ในภาคผนวก 1 - Personnel Licensing ซึ่งเน้นย้ำถึงความสำคัญของความสมบูรณ์ทางการแพทย์ (Medical Fitness) ของผู้ประจำหน้าที่ การที่รัฐภาคีจะมีกลไกทางกฎหมายที่เอื้อให้องค์กรกำกับดูแลสามารถ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เข้าถึงข้อมูลที่จำเป็นได้นั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างระบบการกำกับดูแลที่เข้มแข็งและน่าเชื่อถือ ข้อบกพร่องและจุดที่ควรพัฒนาในถ้อยคำของร่างมาตรา ความกว้างขวางเกินความจำเป็น (Overly Broad Scope) ถ้อยคำที่ว่า "...เป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อ กพท." นั้น เปิดช่องให้มีการเข้าถึงข้อมูลได้อย่างกว้างขวาง โดยไม่ได้จำกัดวัตถุประสงค์ ขอบเขต บุคคลผู้มีสิทธิเข้าถึง และกระบวนการที่ชัดเจน อาจถูกตีความได้ว่า กพท. สามารถเรียกดูเอกสารรายงานผลทางการแพทย์ทั้งหมด ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติหน้าที่ทางการบินหรือไม่ก็ตาม<br>๓) การขัดต่อหลักการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลตาม รธน. มาตรา ๓๒ ได้บัญญัติรับรองสิทธิความเป็นอยู่ส่วนตัว เกียรติยศชื่อเสียง และครอบครัวไว้อย่างชัดเจน การกระทำอันเป็นการละเมิดหรือกระทบสิทธิดังกล่าว รวมทั้งการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ประโยชน์ไม่ว่าในทางใด ๆ จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ แม้ร่างมาตรานี้จะอ้าง "ประโยชน์สาธารณะ" แต่ถ้อยคำที่กว้างเกินไปอาจไม่สอดคล้องกับ "หลักความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality)" กล่าวคือ แม้มาตรการจะจำเป็น แต่ก็ต้องเป็นมาตรการที่กระทบสิทธิน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์นั้น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๔) ขาดกลไกการคุ้มครองข้อมูลที่ละเอียดอ่อน (Lack of Safeguards for Sensitive Data) ข้อมูลสุขภาพจัดเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่ละเอียดอ่อน (Sensitive Personal Data) ตามหลักการสากล ร่างมาตรานี้ไม่ได้กำหนดกลไกการรักษาความลับ การจำกัดสิทธิผู้เข้าถึง การทำลายข้อมูลเมื่อหมดความจำเป็น หรือมาตรการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลที่ กพท. ได้รับมา ซึ่งอาจนำไปสู่การรั่วไหลหรือการนำข้อมูลไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ได้<br>๕) การวิเคราะห์ผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้น (Potential Negative Impact Analysis) การใช้ถ้อยคำที่กว้างและขาดการถ่วงดุล อาจก่อให้เกิดผลกระทบเชิงลบที่สวนทางกับเจตนารมณ์ในการสร้างความปลอดภัย ดังนี้<br>๕.๑) สร้างผลกระทบที่น่าหวาดกลัว (Chilling Effect) อาจทำให้ผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์ (โดยเฉพาะนักบิน) ไม่กล้าเปิดเผยข้อมูลสุขภาพที่แท้จริง หรือไม่กล้าไปพบแพทย์เพื่อรักษาอาการบางอย่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับสุขภาพจิต (เช่น ภาวะเครียด, ภาวะซึมเศร้า) เพราะกลัวว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกส่งไปยัง กพท. โดยไม่มีการกลั่นกรอง และอาจนำไปสู่การถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญแพทย์ทันที ซึ่งผลลัพธ์สุดท้ายคือการที่ผู้มีอาการป่วยพยายามปกปิดอาการของตนเองและยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไป อันเป็นการสร้างความเสี่ยงต่อความปลอดภัยสาธารณะที่สูงยิ่งกว่าเดิมเสียอีก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๕.๒) ทำลายความไว้วางใจในระบบ (Erosion of Trust) ความสัมพันธ์ระหว่างแพทย์และผู้ป่วย (ในที่นี้คือเวชกรการบินและนักบิน) ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความไว้วางใจและการรักษาความลับ หากระบบกฎหมายทำให้ความลับทางการแพทย์ถูกเปิดเผยได้โดยง่ายและกว้างขวาง ความไว้วางใจนี้จะถูกทำลายลง ส่งผลให้การตรวจประเมินทางการแพทย์ขาดประสิทธิภาพเพราะไม่ได้รับข้อมูลที่แท้จริง<br>๕.๓) ความเสี่ยงในการฟ้องร้องและปัญหาทางกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายที่มีถ้อยคำกว้างเกินไป ย่อมมีความเสี่ยงที่จะถูกโต้แย้งว่าขัดต่อรัฐธรรมนูญ ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการฟ้องร้องต่อศาลปกครองหรือศาลรัฐธรรมนูญ ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการบังคับใช้กฎหมายและเป็นภาระต่อทุกฝ่าย<br>(๒) ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้ร่างกฎหมายนี้บรรลุเจตนารมณ์ในการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ควบคู่ไปกับการเคารพสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญและหลักการสากล โดยยึดหลักการดังต่อไปนี้<br>๑) กำหนดขอบเขตวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน จำกัดการเปิดเผยข้อมูลเฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในการพิจารณาความสมบูรณ์ทางการแพทย์ของผู้ประจำหน้าที่เท่านั้น<br>๒) ยึดหลักความจำเป็นและข้อมูลขั้นต่ำ การเปิดเผยข้อมูลต้องกระทำเพียง "เท่าที่จำเป็นและเกี่ยวข้องโดยตรง" กับการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ประเมินความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่เท่านั้น ไม่ใช่การเข้าถึงประวัติการรักษาทั้งหมด<br>๓) สร้างกลไกการกำกับดูแลและรักษาความปลอดภัย ควรกำหนดให้ กพท. มีหน้าที่ออกระเบียบหรือประกาศเพื่อวางกระบวนการที่รัดกุมในการเข้าถึง ใช้ และเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว<br>(๓) ข้อเสนอถ้อยคำสำหรับร่างมาตรา ๕๐/๑๐<br>มาตรา .. เพื่อวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้เอกสารรายงานผลที่เกี่ยวกับการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์ที่อยู่ในความครอบครองของศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานพยาบาลใด เป็นเอกสารที่อาจเปิดเผยต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ การเปิดเผยเอกสารตามวรรคหนึ่ง ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในการพิจารณาออก ต่ออายุ พักใช้ หรือเพิกถอนใบสำคัญแพทย์ และให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็นและเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการประเมินความสมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจในการปฏิบัติหน้าที่ตามใบอนุญาตเท่านั้น ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ออกข้อบังคับหรือประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการร้องขอ การส่งมอบ การเข้าถึง การใช้ การเก็บรักษา และการทำลายเอกสารข้อมูลตามวรรคหนึ่ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยมาตรการรักษาความลับและมาตรการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลที่รัดกุม การกำหนดชั้นความลับของข้อมูล และการกำหนดบุคคลผู้มีสิทธิเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวเป็นการเฉพาะ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๓๒ | มาตรา ๓๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐/๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้<br>(๑) จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน<br>(๒) จัดให้มีการทดสอบเพื่อ | ๑<br>๒๐% | ๔<br>๘๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข แม้ว่า ทอท. เห็นด้วยในหลักการเนื่องจาก เป็นการปรับแก้ไขเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA แต่มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้<br>(๑) "(๔) ... ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจในการทำหรือสิ่งของดังต่อไปนี้และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาตฯ รวมทั้งเขตหวงห้ามและพื้นที่ของผู้ดำเนินการในสนามบิน ...<br>(๒) วัตถุต้องห้าม เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ" ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดอำนาจและหน้าที่ของผู้ดำเนินการสนามบิน (เช่น ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๒๘ฯ) | คงเนื้อหาไว้ตามหลักการของร่างที่เสนอโดยมีการแก้ไขถ้อยคำเล็กน้อยให้ครอบคลุมถึงผู้ให้บริการการเดินอากาศด้านอื่น ๆ ที่ถูกกำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ นอกเหนือจากผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ และครอบคลุมถึงการตรวจสอบบนอากาศยานด้วย ทั้งนี้บทบัญญัตินี้เป็นการกำหนดอำนาจของผู้ตรวจสอบด้านการบินด้านการรักษาความปลอดภัยตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ จึงไม่สามารถกำหนดอำนาจสำหรับผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นพนักงานของผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต สำหรับ Internal Audit ซึ่งเป็นกระบวนการภายในและมิใช่การใช้อำนาจตามกฎหมายได้ โดยจะรับความเห็นในเรื่องการกำหนดแนวทางปฏิบัติของผู้ดำเนินการ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้าและสิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบการควบคุมการเข้าถึงและการออกแบบของสนามบินเพื่อประเมินประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัย<br>(๓) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความต้องการและความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการ | | | ไม่อนุญาตให้นำวัตถุต้องห้ามเข้าเขตหวงห้ามของสนามบิน ดังนั้น ในกรณีนี้เห็นควรให้ กพท. พิจารณาการทบทวนแก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพิ่มแนวทางปฏิบัติให้ผู้ดำเนินการสนามบินรวมถึงผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติกรณีพบวัตถุต้องห้ามตามมาตรา ๕๐/๒๑ ให้พนักงานตรวจค้น/พนักงานรักษาความปลอดภัยดำเนินการอย่างไร<br>(๓) การกำหนดอำนาจของผู้ตรวจสอบด้านการบินของ กพท. ในวรรคสอง ควรมีการกำหนดอำนาจสำหรับผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นพนักงานของผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต สำหรับ Internal Audit ด้วยหรือไม่ *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้แบ่งความรับผิดชอบ และกำหนดผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยด้านการบินด้วย จึงเสนอให้พิจารณาเพิ่ม “ผู้ให้บริการระบบ การสื่อสาร ระบบช่วย การเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน” ใน (๓) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข เนื่องจากแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้แบ่งความรับผิดชอบ และกำหนดผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ | สนามบินรวมถึงผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้อง กรณีพบวัตถุต้องห้ามตามมาตรา ๕๐/๒๑ ให้มีความชัดเจนสำหรับการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น/พนักงานรักษาความปลอดภัยไปพิจารณาต่อไป |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | เดินอากาศ ตัวแทนควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการครัวการบิน และผู้ให้บริการภาคพื้นหรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ<br>(๔) จัดให้มีการดำเนินกิจกรรมเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในรูปแบบอื่น ๆ ตามความเหมาะสมและเป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจในการทำหรือมีสิ่งของดังต่อไปนี้และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต รวมทั้งเขตหวงห้าม และพื้นที่ของ | | | และระบบติดตามอากาศยานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยด้านการบินด้วย จึงเสนอให้พิจารณาเพิ่ม “ผู้ให้บริการระบบ การสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน” ใน (๓) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๔ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะ (รวมการแก้ไขที่เสนอ)<br>"มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่อง ดังต่อไปนี้<br>(๑) จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน<br>(๒) จัดให้มีการทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และสิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบการควบคุมการเข้าถึงและการออกแบบของสนามบินเพื่อประเมินประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัย<br>(๓) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความต้องการและความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย ตลอดจน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ผู้ดำเนินการในสนามบินที่อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อใช้ในการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน<br>(๑) เครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น อุปกรณ์บันทึกภาพ บันทึกเสียง หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์<br>(๒) วัตถุต้องห้าม เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ<br>(๓) เอกสารเสมือนจริงที่ใช้เพื่อการทดสอบการรักษาความปลอดภัย เช่น บัตรเข้าพื้นที่ บัตรติดยานพาหนะ บัตรโดยสารอากาศยาน บัตรผ่านขึ้นอากาศยาน<br>(๔) สิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้ในการตรวจสอบหรือทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล” | | | ความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการครัวการบิน และผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ<br>(๔) จัดให้มีการดำเนินกิจกรรมเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในรูปแบบอื่น ๆ ตามความเหมาะสมและเป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินมีอำนาจในการทำหรือมีสิ่งของดังต่อไปนี้และพาเข้าไปในพื้นที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต รวมทั้งเขตหวงห้าม และพื้นที่ของผู้ดำเนินการในสนามบินที่อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อใช้ในการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน<br>(๑) เครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น อุปกรณ์บันทึกภาพ บันทึกเสียง<br>(๒) วัตถุต้องห้าม (ตามที่นิยามไว้ใน... หรือตามรายการที่ระบุไว้ใน...) เช่น สิ่งเทียมอาวุธประเภทต่าง ๆ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๓) เอกสารที่ใช้ในการฝึกอบรม หรือเอกสารจำลองสถานการณ์ เช่น บัตรเข้าพื้นที่ปลอม<br>(๔) สิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้ในการตรวจสอบหรือทดสอบเพื่อการควบคุมคุณภาพการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล<br>(๕) การเข้าถึง, จัดเก็บ, ใช้, หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้มาตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๔) ต้องเป็นไปตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และระเบียบที่เกี่ยวข้อง<br>(๖) ในกรณีเร่งด่วนและจำเป็นเพื่อรักษาความปลอดภัย เจ้าพนักงานอาจเข้าพื้นที่ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า แต่ต้องรายงานเหตุผลและความจำเป็นในการเข้าพื้นที่นั้นให้เจ้าของพื้นที่ หรือผู้ดูแล ทราบโดยเร็วที่สุด การดำเนินการตามมาตรานี้จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หรือมาตรฐานสากลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง" และเพิ่มในส่วนบทนิยามศัพท์ "เขตหวงห้าม" หมายความว่า ...<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๓๓ | มาตรา ๓๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากการจัดตั้งควรเป็นอำนาจของ ผอ.กพท. ในการพิจารณาด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอเนื่องจากหลักการคือการยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทางเทคนิค |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ” | | | ๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>๑) เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และอาจซ้ำซ้อนกับการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการตามพันธกรณีข้อ ๒๘ แห่งอนุสัญญาและเพื่อกำกับดูแลการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๔ ดังนี้<br>“มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจาก ...” | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | นอกจากนี้ ขอเสนอแก้ไขโดยเพิ่มบทนิยามต่อไปนี้ ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังนี้<br>“บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” หมายความว่า การจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบสื่อสาร ระบบช่วย การเดินอากาศ หรือระบบติดตามอากาศยาน<br>“บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน” หมายความว่า บริการที่เกี่ยวกับการตรวจและรายงานสภาพอากาศบริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตราย ต่อการบิน รวมถึงการจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบิน<br>๒) เนื่องจากการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตในการจัดตั้งสนามบินนั้น เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียหลายกลุ่ม จึงต้องมีการพิจารณาให้ครอบคลุมในหลายมิติ เช่น การจัดทำ EIA ความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐหรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกด้านก่อนการพิจารณาอนุมัติหรือไม่อนุมัติ เป็นต้น การกำหนดให้ผู้อำนวยการฯ เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินแต่เพียงผู้เดียว ทำให้ผู้อำนวยการฯ ต้องรับภาระในการชี้แจงเหตุผลในการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตแต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้การพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตนั้น เป็นคำสั่งทางปกครองจึงต้องพิจารณา | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | รวมไปถึงกระบวนการอุทธรณ์ด้วย การพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินจึงควรอยู่ในรูปแบบองค์กรกลุ่มหรือคณะบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อลดความเสี่ยงในการใช้อำนาจตัดสินใจอนุญาตหรือไม่อนุญาต ซึ่งอาจนำไปสู่การร้องเรียน ข้อพิพาท หรือการใช้สิทธิทางศาล<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากกฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และอาจซ้ำซ้อนกับการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการตามพันธกรณีข้อ ๒๘ แห่งอนุสัญญาและเพื่อกำกับดูแลการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๔ ดังนี้ “มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจาก ...” นอกจากนี้ขอเสนอแก้ไขโดยเพิ่มบทนิยามต่อไปนี้ ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังนี้ “บริการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน” หมายความว่าการจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ หรือระบบติดตามอากาศยาน “บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน” หมายความว่า บริการที่เกี่ยวกับการตรวจและรายงานสภาพอากาศบริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตรายต่อการบิน รวมถึงการจัดตั้งและให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบิน และเนื่องจากการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตในการจัดตั้งสนามบินนั้น เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียหลายกลุ่ม จึงต้องมีการพิจารณาให้ครอบคลุมในหลายมิติ เช่น การจัดทำ EIA ความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐหรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกด้านก่อนการพิจารณาอนุมัติหรือไม่อนุมัติ เป็นต้น การกำหนดให้ผู้อำนวยการฯ เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินแต่เพียงผู้เดียว ทำให้ผู้อำนวยการฯ ต้องรับภาระในการชี้แจงเหตุผลในการพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตแต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้การพิจารณาอนุญาต/ไม่อนุญาตนั้น เป็นคำสั่งทางปกครองจึงต้องพิจารณารวมไปถึงกระบวนการอุทธรณ์ด้วย การพิจารณาอนุญาตจัดตั้งสนามบินจึงควรอยู่ในรูปแบบองค์กรกลุ่มหรือคณะบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อลด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ความเสี่ยงในการใช้อำนาจตัดสินใจอนุญาตหรือไม่อนุญาต ซึ่งอาจนำไปสู่การร้องเรียนข้อพิพาท หรือการใช้สิทธิทางศาล<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | |
| ๓๔- | มาตรา XX กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้มีอายุให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทของสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ขออนุญาต”<br>*(หมายเหตุมีการยุบรวมไปไว้ในมาตรา...)* | ๐<br>๐% | ๕<br>๑๐๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** – ไม่มี<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากการจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศควรเป็นการอนุญาตในครั้งแรกที่จะมีการจัดตั้งเท่านั้น สำหรับการรักษาคุณภาพหรือมาตรฐานของสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน หรือใบรับรองเครื่องอำนวยความสะดวกฯ ซึ่งจะต้องมีเรื่องมาตรฐานต่าง ๆ รวมทั้งมีการกำหนดอายุใบรับรองต่าง ๆ รองรับไว้แล้ว มิเช่นนั้นอาจเป็นการกำหนดเงื่อนไขที่ซ้ำซ้อนกัน<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข ด้วยเหตุผลตามที่แสดงความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ กฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่อง | ตัดเนื้อหาในวรรคสองเรื่องการกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศออกตามข้อคิดเห็น ทั้งนี้ สำหรับข้อคิดเห็นในการยกเลิกการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ อยู่ในขั้นตอนการหารือภายในของ กพท. เนื่องจากเป็นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างและระบบการกำกับดูแลในส่วนของการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งจะพิจารณาในรอบการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งฉบับ อีกครั้ง |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ มาตรา ๑๕/๒๑ กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินอากาศให้มีอายุตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่ต้องไม่เกินสิบปี และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๕ ดังนี้ “มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ<br>ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด โดยคำนึงถึงประเภทของสนามบินที่ขออนุญาต”<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข ดังนี้<br>๑) การอนุญาตจัดตั้งสนามบินที่กฎหมายมิได้กำหนดระยะเวลาไว้ ถือว่าสอดคล้องกับแนวคิดการกำกับดูแลความปลอดภัยในปัจจุบันที่เน้นการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง เมื่อมีเหตุไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นก็จะใช้วิธีการพักใช้หรือเพิกถอนเป็นสำคัญ ดังนั้น การกำหนดอายุใบอนุญาตและต้องพิจารณาต่ออายุ ทุกรอบระยะเวลา จึงเป็นการดำเนินการที่มีความซ้ำซ้อน เป็นภาระทั้งฝ่ายกำกับดูแลและฝ่ายผู้ได้รับใบอนุญาต ทั้งนี้ ในการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องสมควรพิจารณาให้ผู้อำนวยการ กพท. มีอำนาจในการออกกฎกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ได้ รวมทั้งมีอำนาจเข้าตรวจสอบเป็น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ระยะได้ ซึ่งจะดีกว่าการตรวจสอบเคร่งครัดในช่วงการต่ออายุใบอนุญาต<br>๒) ส่วนค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ (ถ้ามี) สมควรกำหนดให้มีความเหมาะสมตามประเภทและขนาดของกิจกรรม<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๔ ควรแก้ไข ด้วยเหตุผลตามที่แสดงความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ กฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยให้ใช้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ มาตรา ๑๕/๒๑ กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินอากาศให้มีอายุตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่ต้องไม่เกินสิบปี และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๕ ดังนี้ “มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทของสนามบินที่ขออนุญาต” | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๕ ควรแก้ไข ดังนี้<br>๑) เพิ่มกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุล: อาจเพิ่มกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจของผู้อำนวยการ เช่น กำหนดให้ต้องรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียก่อนออกข้อกำหนด หรือกำหนดให้มีคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งของผู้อำนวยการ<br>๒) กำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน: ควรกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการพิจารณาออกข้อกำหนด กำหนดอายุใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม<br>๓) เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับผลกระทบ: ควรมีบทบัญญัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับผลกระทบของการแก้ไขหรือการไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการ<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๓๕ | มาตรา ๓๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากเป็นการยกเลิกเพื่อให้เป็นไปตามนิยามสนามบินอนุญาตที่มีการแก้ไข *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก การกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจใน | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากตามหลักการของการแก้ไขเพิ่มเติมที่ประสงค์จะยกเลิกอำนาจของรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยต่อไปสนามบินอนุญาตจะหมายถึงสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามมาตรา ๕๑ เท่านั้น เพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การออกหรือ ให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด และเพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับในอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมดโดยยกเลิกกรณีรัฐมนตรีมีอำนาจให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก การกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด และเพื่อให้การจัดตั้งสนามบินของประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับในอนุญาตจัดตั้ง | ประเทศไทยต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินทั้งหมด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าจะเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุญาตจัดตั้งสนามบินภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้ในส่วนของสนามบินของส่วนราชการที่จะมีการจัดตั้งขึ้นใหม่สำหรับใช้ในการขึ้นลงของอากาศยานราชการที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา ๕ นั้น จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ จึงไม่ต้องมีการประกาศกำหนดให้มีสถานะเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และสำหรับสนามบินอนุญาตที่มีอยู่เดิมจะมีการกำหนดบทเฉพาะกาลรองรับความเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯเพื่อให้สามารถใช้งานได้ต่อไปตามกฎหมาย |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | สนามบินทั้งหมดโดยยกเลิกกรณีรัฐมนตรีมีอำนาจให้จัดตั้งสนามบินโดยการประกาศกำหนด ซึ่งจะทำให้การจัดตั้งสนามบินไม่ว่าเป็นสนามบินของรัฐหรือเอกชนจะถูกำกับดูแลภายใต้หลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกัน (นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจาก<br>๑) เห็นว่ารัฐมนตรีควรมีอำนาจประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตโดยเฉพาอย่างยิ่งสนามบินที่ใช้สำหรับการเดินอากาศในราชการ (ทหาร ตำรวจ ศุลกากร และอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หากรัฐมีนโยบายที่จะส่งเสริมการบินทั่วไปหรือเปิดให้อากาศยานพลเรือนได้ใช้ทรัพยากรสนามบินดังกล่าวด้วย รัฐมนตรีย่อมต้องมีอำนาจประกาศกำหนดสนามบินอนุญาตได้โดยควรมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดได้ด้วย<br>๒) ทั้งนี้ เมื่อประกาศแล้ว ให้สนามบินดังกล่าวมีสิทธิหน้าที่เสมือนสนามบินอนุญาตที่จะต้องปฏิบัติตามสนามบินอนุญาตจะต้องทำตาม อย่างไรก็ดีเพื่อความเหมาะสม ผู้อำนวยการ กพท. ควรมีอำนาจใช้ดุลพินิจบังคับใช้กฎให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานของสนามบินที่เกี่ยวข้อง (โปรดดูประกอบรายละเอียดของข้อความร่างแก้ไขมาตรา ๕ วรรค ๒ ข้างต้น)<br>๓) ที่เห็นด้วย คือ สำหรับหน่วยงานของรัฐที่มีวัตถุประสงค์ในการให้บริการสนามบินสาธารณะโดยตรง สมควรที่จะอยู่ภายใต้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ระบบการขออนุญาตจัดตั้งสนามบิน ไม่สมควรใช้วิธีการประกาศกำหนด ในกรณีที่เป็นสนามบินที่ประกาศจัดตั้งไปแล้ว ก็ควรพิจารณาให้มีบทบัญญัติกำหนดให้สนามบินดังกล่าวมีสิทธิและหน้าที่เสมือนผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข :<br>"มาตรา ๕๕/๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการจัดตั้งและการดำเนินงานของสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจประกาศกำหนดให้พื้นที่ใดเป็นสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานได้ การประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยอย่างน้อยต้องคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้ (๑) ความเหมาะสมของพื้นที่ในด้านกายภาพ เช่น ขนาด ลักษณะ และสิ่งกีดขวาง (๒) ความปลอดภัยในการเดินอากาศ (๓) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (๔) ความจำเป็นในการให้บริการสาธารณะ (๕) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศ ก่อนการประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย และประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกาศนั้น ให้เจ้าของ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | หรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคสอง ภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวง"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๓๖ | มาตรา ๓๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๙/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๕๙/๔ เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากสัตว์ป่าที่อาจเป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมหรือจำกัดลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการดำเนินกิจกรรมใด ๆ ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ ซึ่งอาจมีลักษณะดึงดูดสัตว์ป่า โดยประกาศนั้นอาจกำหนดลักษณะหรือประเภท ของกิจกรรม เขตพื้นที่ที่ควบคุม ระยะเวลา มาตรการที่ต้อง | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | มีความจำเป็นต้องบัญญัติไว้เนื่องจากเป็นการแก้ไขตามข้อบกพร่องด้านกฎหมายหลักที่ได้รับจากการตรวจสอบของ ICAO เพื่อให้มีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของผู้ดำเนินการสนามบินในการบริหารจัดการสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อภาคการบิน ซึ่งจะสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๔ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ดำเนินการ และวิธีการหรือเงื่อนไขในการดำเนินกิจกรรมนั้น โดยจะต้องกำหนดเท่าที่จำเป็นและไม่กระทบต่อชีวิตประจำวันหรือสร้างภาระ แก่ประชาชนเกินสมควร ทั้งนี้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้มีผลผูกพันและใช้บังคับ แก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และบุคคลที่เกี่ยวข้อง<br>ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือกิจกรรมที่อาจมีลักษณะดึงดูดสัตว์ป่าตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึง การดำเนินกิจการฝังกลบขยะหรือสถานีรวบรวมขยะ การเลี้ยงสัตว์หรือเลี้ยงปลาในบ่อเปิด การเพาะปลูกพืชอาหารสัตว์หรือพืชที่มีเศษเมล็ดตกค้าง แหล่งน้ำเปิด บ่อน้ำหรือบ่อบำบัดน้ำเสียแบบเปิด โรงฆ่าสัตว์หรือการแปรรูปเนื้อสัตว์ การให้อาหารสัตว์ป่าหรือกิจกรรมอื่นใดเกี่ยวข้องกับ | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | การจัดการเศษอาหารหรือของเสีย ซึ่งอาจดึงดูดสัตว์ป่าได้ รวมถึงการใช้ที่ดินที่ก่อให้เกิดหรือคงไว้ ซึ่งแหล่งน้ำขังหรือพื้นที่ชื้นแฉะ หรือแหล่งอาหาร แหล่งน้ำ หรือที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า ในลักษณะ ที่อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเดินอากาศ เมื่อผู้อำนวยการได้ประกาศหลักเกณฑ์ตามวรรคหนึ่งในกิจกรรมใด หากกิจกรรมนั้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว นอกจากต้องได้รับอนุญาต อนุมัติ หรือกระทำการใด ๆ เพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมเหล่านั้นงจากเจ้าพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว ต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประกาศดังกล่าว ซึ่งในการอนุญาตนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้ | | | | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ในกรณีที่มีการประกาศตามมาตรานี้แล้ว ให้สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทยจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ ข้อห้าม หรือข้อปฏิบัติในการดำเนินกิจกรรมตามที่กำหนด รวมทั้งให้มีการแสดงแนวบริเวณเขตพื้นที่ที่ควบคุมการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ว่าการอำเภอที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ควบคุมตามประกาศนี้ด้วย” | | | | |
| ๓๗ | มาตรา ๓๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | เป็นบทบัญญัติเพื่อกำหนดโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับการเพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๔ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา ๕๙/๓ มาตรา ๕๙/๒ มาตรา ๕๘/๓ หรือ มาตรา ๕๙/๔ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติให้ถูกต้อง หากผู้ฝ่าฝืนนั้นมิได้ปฏิบัติตาม ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้มาตรการเท่าที่จำเป็น เพื่อระงับเหตุแห่งการฝ่าฝืนดังกล่าวได้ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งให้เจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นโดยเร็ว” | | | | |
| ๓๘ | มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖๐/๑ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตจะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อ | ๔<br>๘๐% | ๑<br>๒๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแล | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ทั้งนี้ ในส่วนของความเห็นที่เสนอแก้ไขเป็นกรณีเสนอให้ปรับถ้อยคำให้สอดคล้องกับบทบัญญัติมาตราอื่นโดยมิใช่การแก้ไขหลักการหรือสาระสำคัญ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยการใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในข้อบังคับโดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้ง ขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ และประเภทการบิน” | | | ด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) ยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัย: ร่างมาตรานี้กำหนดให้การเปิดให้บริการสนามบินแก่สาธารณะ (ทั้งสนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราว) ต้องมี "ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ" ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยที่สำคัญยิ่ง การมีใบรับรองนี้เป็นการบังคับให้สนามบินต้องมีคุณสมบัติและมาตรฐานการดำเนินงานที่แน่นอน ไม่ใช่แค่ขออนุญาตจัดตั้งแล้วจะเปิดบริการได้เลย<br>๒) สอดคล้องกับหลักสากล: การกำหนดให้มีใบรับรองการดำเนินงานฯ สอดคล้องกับแนวปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ใน Annex 14 (Aerodromes) และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมุ่งเน้นที่การรับรองมาตรฐานการดำเนินงานของสนามบิน (Aerodrome Certification) เพื่อให้มั่นใจว่าสนามบินมีการจัดการและดำเนินงานที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล<br>๓) ความชัดเจนในทางปฏิบัติ: ร่างมาตรานี้กำหนดให้ประเภทของใบรับรองฯ เป็นไปตามประเภทของสนามบิน โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ (สภาพที่ตั้ง, ขนาดอากาศยาน, จำนวนผู้โดยสาร, ประเภทการบิน) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่เหมาะสมและปฏิบัติได้จริง<br>๔) ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการ การให้ "ผู้อำนวยการ" เป็นผู้ออกใบรับรองฯ เป็นการมอบอำนาจให้แก่หน่วยงานกำกับดูแลโดยตรง ทำให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๕) ความต่อเนื่องจากกฎหมายเดิม: การแก้ไขมาตรา ๖๐/๑ นี้เป็นการปรับปรุงกฎหมายเดิมให้ทันสมัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลมากขึ้น<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเสนอให้ปรับแก้ไขความในวรรคท้ายเป็น "ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด โดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้ง ขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและประเภทการบิน" เพื่อให้เกิดความชัดเจน โดยเทียบเคียงจากร่างมาตรา ๒๕ *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | |
| ๓๙ | มาตรา ๔๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแล | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก ในการแก้ไขเพิ่มเติมประสงค์จะปรับปรุงถ้อยคำที่อ้างอิงไปยังมาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕ ที่ถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๙ แห่งพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมิได้กระทบกับหลักการของเนื้อหาเดิม |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ และให้ความในนำมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม<br>ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ผู้อำนวยการอาจกำหนดให้ใช้คุณสมบัติและลักษณะอื่นที่แตกต่างจากที่กำหนดในวรรคหนึ่งก็ได้<br>ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่ใช้บังคับกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ” | | | ด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน แก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยเสนอให้ปรับแก้ไขเป็น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | "มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม"<br>เพื่อให้สอดคล้องกับการกำหนดเกี่ยวกับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินในวรรคสอง รวมทั้งข้อกำหนด กพท. และประกาศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))<br>๒.๒ ควรแก้ไข ถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข: ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>"มาตรา ๖๐/๓ ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) โดยอนุโลม<br>ผู้ขอรับการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน อาจได้รับยกเว้นไม่ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดในวรรคหนึ่งได้<br>หากรัฐมนตรีกำหนดหลักเกณฑ์ที่แตกต่างออกไปโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาโดยคำนึงถึงลักษณะเฉพาะของการดำเนินงานสนามบินประเภทดังกล่าว และต้องเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการแก้ไขเพิ่มเติม ความในวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่ใช้บังคับกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๔๐ | มาตรา ๔๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๔/๑) ของมาตรา ๖๐/๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑<br>“(๔/๑) จัดให้มีการศึกษาและประเมินความเสี่ยงจากสัตว์ป่าทั้งสัตว์ปีกและสัตว์อื่นที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ ภายในสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต และบริเวณใกล้เคียง โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในข้อกำหนด และต้องดำเนิน | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | มีความจำเป็นต้องบัญญัติไว้เนื่องจากเป็นการแก้ไขตามข้อบกพร่องด้านกฎหมายหลักที่ได้รับจากการตรวจสอบของ ICAO เพื่อให้มีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของผู้ดำเนินการสนามบินในการบริหารจัดการสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อภาคการบิน ซึ่งจะสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๔ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | มาตรการควบคุม ป้องกัน หรือลดความเสี่ยงจากสัตว์ป่าตามผลการประเมินดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง” | | | | |
| ๔๑ | มาตรา ๔๒ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๖๐/๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน” | ๔<br>๘๐% | ๑<br>๒๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*<br>๑.๒ เหมาะสมไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และ นายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก และการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ใช้งบลงทุนของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตในส่วนของราชการหรือรัฐวิสาหกิจมีกฎหมายซึ่งกำหนดกระบวนการในการพิจารณาโดย ผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติโดยตรงอยู่แล้ว *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก และการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ใช้งบลงทุนของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตในส่วนของราชการหรือรัฐวิสาหกิจมีกฎหมายซึ่งกำหนดกระบวนการในการพิจารณาโดยผู้มีอำนาจให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ทั้งนี้ ในส่วนของความเห็นที่เสนอแก้ไขเป็นกรณีเสนอให้ปรับวิธีการเขียนโดยมิใช่การแก้ไขหลักการหรือสาระสำคัญ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | โดยตรงอยู่แล้ว *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (ถ้อยคำ): เพื่อความชัดเจน อาจปรับแก้ถ้อยคำเล็กน้อยดังนี้: "งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่อผู้อำนวยการ พร้อมทั้งรายละเอียดตามที่ผู้อำนวยการกำหนด ก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๔๒ | มาตรา ๔๓ ให้ยกเลิก (๕) ของวรรคสาม ของมาตรา ๖๐/๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | มีความจำเป็นต้องบัญญัติไว้เนื่องจากเป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับการยกเลิกมาตรา ๖๐/๔๕ |
| ๔๓ | มาตรา ๔๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ | ๔<br>๘๐% | ๑<br>๒๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*<br>๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมท่าอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลงหน่วยงาน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแต่เดิม ได้แก่ กรมการบินพลเรือน ซึ่งต่อมามีการแยกองค์กรการกำกับดูแลออกมาจัดตั้งเป็น กพท. และกรมท่าอากาศยาน จึงต้องมีการแก้ไขมาตรานี้ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของที่มีการเปลี่ยนแปลงไป *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๔ เหมาะสม เนื่องจาก หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแต่เดิม ได้แก่ กรมการบินพลเรือน ซึ่งต่อมามีการแยกองค์กรการกำกับดูแลออกมาจัดตั้งเป็น กพท. และกรมท่าอากาศยาน จึงต้องมีการแก้ไขมาตรานี้ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของที่มีการเปลี่ยนแปลงไป *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยแก้ไขเป็น<br>"เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินอากาศ ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้<br>(๑) เรียกให้ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการสนามบิน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ หรือผู้ดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน ส่งมอบข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อมูลอื่นใดที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินอากาศ<br>(๒) สั่งให้บุคคลตาม (๑) ปฏิบัติการหรืองดเว้นการปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้<br>(๓) ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมาย ลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ ให้มีอำนาจเข้าไปในอากาศยาน สถานที่ทำการหรือสถานที่อื่นใดที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริง และรวบรวมพยานหลักฐาน<br>(๔) ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำที่เป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการเดิน อากาศ ให้มีอำนาจในการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ สัมภาระ และสิ่งของอื่นใด<br>(๕) สั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือรับรองที่ออกตามความใน พระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมาย ลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าการดำเนินการนั้นอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินอากาศ การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี ประกาศกำหนด"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๔๔ | มาตรา ๔๕ ให้ยกเลิกความใน มาตรา ๖๐ จัตวา แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๖๐ จัตวา ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต เมื่อผู้อำนวยการกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินใดแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศจากผู้อำนวยการ” | ๑<br>๑๖% | ๕<br>๘๔% | มีผู้แสดงคามคิดเห็นรวม ๖ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจากจะทำให้มีการควบคุมผู้ประกอบการในเขตลานจอดทั้ง Ground Handling Agent ทั่วไปและ Aircraft maintenance ที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น<br>*(นายบุษปะ ตั๊ะวิชัย, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไขข้อความ "ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการในบริเวณลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศยานจากผู้อำนวยการ" แก้ไขให้มีการระบุให้ผู้ดำเนินการสนามบินเป็นผู้กำหนดเขตลานจอดอากาศยานในข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ และมีการออกหลักเกณฑ์ในการกำหนดเขตลานจอดอากาศยานเพื่อให้เป็นแนวทางในการกำหนดเขตลานจอดอากาศยานนั้นให้เป็นไปอย่างถูกต้อง<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจากคำว่า “ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในราชกิจจานุเบกษา” อาจทำให้เกิดการตีความว่าเป็นการใช้อำนาจอย่างใด อย่างหนึ่งในราชกิจจานุเบกษา โดยขอให้พิจารณาเทียบเคียงถ้อยคำที่มีการใช้ในประกาศกฎหมาย/กฎระเบียบต่าง ๆ ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งถ้อยคำที่เหมาะสม | คงเนื้อหาไว้ตามหลักการเดิมตามร่างที่เสนอ โดยมีการแก้ไขถ้อยคำให้ครบถ้วนและถูกต้องตามข้อคิดเห็น ทั้งนี้ หลักการของการแก้ไขคือการปรับจากอำนาจรัฐมนตรีเป็นอำนาจของผู้อำนวยการ เนื่องจาก กพท. พิจารณาแล้วเห็นว่าการประกาศเขตลานจอดอากาศยานและการกำกับดูแลผู้ให้บริการในเขตลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศเป็นเรื่องทางเทคนิคซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติงานซึ่งต้องเป็นอำนาจของผู้อำนวยการในการกำกับกูแล |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ยกตัวอย่างเช่น “การประกาศเขตลานจอดอากาศยานให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา” เป็นต้น โดยการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นหลักการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การประกาศเรื่องในราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. ๒๕๖๖<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข ดังนี้<br>๑) เรื่องนี้ไม่ใช่การกำกับดูแลทางเทคนิค แต่เป็นการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ในเรื่องการเข้าสู่ตลาด (Market Access) ของการให้บริการในลานจอด ดังนั้น จึงไม่สมควรเป็นอำนาจของผู้อำนวยการ กพท. แต่สมควรเป็นอำนาจของรัฐมนตรี (ร่วมกับ กบร.) โดยพิจารณาหลักการที่ปรากฏในหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ<br>๒) หากมีความประสงค์ที่จะจัดบทบัญญัติให้สอดคล้องกับเนื้อเรื่อง สมควรย้ายไปอยู่ในหมวด ๔/๒<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๔ ควรแก้ไข เนื่องจากคำว่า “ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในราชกิจจานุเบกษา” อาจทำให้เกิดการตีความว่าเป็นการใช้อำนาจอย่างใดอย่างหนึ่งในราชกิจจานุเบกษา โดยขอให้พิจารณาเทียบเคียงถ้อยคำที่มีการใช้ในประกาศกฎหมาย/กฎระเบียบต่าง ๆ ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งถ้อยคำที่เหมาะสม ยกตัวอย่าง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เช่น “ราชกิจจานุเบกษา” เป็นต้น โดยการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นหลักการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการประกาศเรื่องในราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. ๒๕๖๖<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๕ ควรแก้ไข แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ:<br>"มาตรา ๖๐ จัตวา ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต เมื่อได้มีการประกาศกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตใดตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการให้บริการในลานจอดอากาศยาน หรือให้บริการช่างอากาศ ณ สนามบินอนุญาตนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๔๕ | มาตรา ๔๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ ฉ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการฯ และคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมาตราดังกล่าวกำหนดให้การคิดอัตราค่าบริการนั้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่ | คงเนื้อหาไว้ร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยแก้ไขปรับปรุงในส่วนของการกำหนดอัตราค่าบริการในลานจอดอากาศยาน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดตามหลักการเดียวกันกับมาตรา ๑๕/๒๖ ในเรื่องอัตราค่าบริการการเดินอากาศ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “มาตรา ๖๐ ฉ ผู้ประกอบการให้บริการลานจอดอากาศยานจะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ไม่เกินอัตราที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าบริการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด | | | คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)<br>๑.๓ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการฯ และคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมาตราดังกล่าวกำหนดให้การคิดอัตราค่าบริการนั้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๑.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากเห็นควรให้ทบทวนคำนิยามหรือแนวทางในการกำกับดูแล โดยใช้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกับข้อ ๖๐ จัตวา *(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๒ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะ:<br>"มาตรา ๖๐ ฉ "ลานจอดอากาศยาน" หมายความว่า บริเวณที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำหรือพื้นที่อื่นใด รวมถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และอุปกรณ์ ที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการขึ้น ลง จอด หรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน และให้หมายความรวมถึงลานจอดเฮลิคอปเตอร์ด้วย ทั้งนี้ เฉพาะที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๑ หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตามมาตรา ๕๓ ผู้ประกอบการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ให้บริการในลานจอดอากาศยานจะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ตามอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด [เพิ่มบทกำหนดโทษ เช่น] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๐ ฉ ต้องระวางโทษ..."<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๔๖ | มาตรา ๔๗ ให้ยกเลิกความใน (๒) ของมาตรา ๖๔/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>"(๒) พิจารณาและกำหนดว่ากรณีใดเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงที่ต้องดำเนินการสอบสวนและริเริ่มและดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงดังกล่าว" | ๑<br>๒๕% | ๓<br>๗๕% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** โดยไม่มีข้อคิดเห็นอื่นเพิ่มเติม<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๒ ควรแก้ไข เนื่องจาก คำว่า "ริเริ่ม" อาจเกิดความชัดเจนในการนำไปใช้ปฏิบัติ<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๑ จากการวิเคราะห์ร่างมาตรา ๖๔/๔ (๒) เดิม มีจุดแข็ง คือ การมอบอำนาจที่ถูกองค์กร ร่างมาตรานี้มอบอำนาจในการตัดสินใจริเริ่มการสอบสวนไว้ที่ กสอ. ซึ่งเป็นหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุโดยตรง เป็นการรักษาหลักความเป็นอิสระของหน่วยงานสอบสวนจากการแทรกแซงของหน่วยงานกำกับดูแล (กพท.) หรือฝ่ายบริหาร ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของ Annex 13 แต่จุดอ่อนและประเด็นที่ควรปรับปรุง เหตุผลที่ต้องแก้ไข<br>(๑) ความคลุมเครือของอำนาจ "พิจารณาและกำหนด" ถ้อยคำว่า "พิจารณาและกำหนดว่ากรณีใดเป็น..." สามารถตีความได้สองนัย คือ นัยที่หนึ่ง (อำนาจเชิงบริหารเฉพาะกรณี) เป็นการใช้อำนาจพิจารณาเป็นรายกรณี (case-by-case) ว่าเหตุการณ์ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตราที่เสนอ เนื่องจากร่างมาตรานี้เป็นการแก้ไขข้อตรวจพบที่ผู้ตรวจประเมินของ ICAO เห็นว่า ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้คณะกรรมการฯ ริเริ่มในการดำเนินการสอบสวน จึงแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมประเด็นดังกล่าว |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ที่เกิดขึ้นนั้นเข้าข่ายเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงที่ต้องสอบสวนหรือไม่ ซึ่งแม้จะมีความยืดหยุ่น แต่อาจขาดความสม่ำเสมอและโปร่งใส นัยที่สอง (อำนาจเชิงนิติบัญญัติ) เป็นการให้อำนาจ กสอ. ในการกำหนด "หลักเกณฑ์และนิยาม" ทั่วไปว่าอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงมีลักษณะอย่างไร ซึ่งเป็นอำนาจในการออกกฎเกณฑ์ การรวมอำนาจทั้งสองนัยไว้ในถ้อยคำเดียวกัน ทำให้ขาดความชัดเจนทางกฎหมายอย่างยิ่ง<br>(๒) ขาดการอ้างอิงมาตรฐานสากลที่ชัดเจน กฎหมายที่ดีควรระบุอย่างชัดแจ้งว่าการกำหนดนิยามและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ต้องสอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่ประเทศไทยเป็นภาคี การไม่ระบุไว้เป็นการเปิดช่องให้การกำหนดหลักเกณฑ์ในอนาคตอาจเบี่ยงเบนไปจากมาตรฐานของ ICAO Annex 13 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของระบบการบินของไทยในระดับนานาชาติ<br>(๓) การรวมขั้นตอน "การกำหนด" และ "การริเริ่ม" ไว้ด้วยกัน ในทางปฏิบัติ กระบวนการประกอบด้วย 2 ขั้นตอนที่แยกจากกัน คือ ขั้นตอนที่ 1 (นิยาม/หลักเกณฑ์) มีการกำหนดนิยามและรายการของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจนในกฎหมายลำดับรอง<br>ขั้นตอนที่ 2 (การประเมินและริเริ่ม) เมื่อได้รับแจ้งเหตุการณ์ (Notification) หน่วยงานสอบสวนจะทำการประเมินเบื้องต้น (Initial Assessment) ว่าเหตุการณ์นั้นเข้าข่ายตามนิยามและ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าหรือไม่ หากเข้าข่าย จึง "ริเริ่ม" (Initiate) กระบวนการสอบสวนอย่างเป็นทางการ ร่างมาตราเดิมได้รวบทั้งสองขั้นตอนเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้กระบวนการทางความคิดและทางปฏิบัติไม่ชัดเจน<br>(๔) ความเสี่ยงในการถูกโต้แย้งทางกฎหมาย การให้อำนาจที่กว้างและใช้ดุลยพินิจสูงโดยไม่มีกรอบของหลักเกณฑ์ที่ประกาศไว้ล่วงหน้า อาจทำให้การตัดสินใจของ กสอ. ในการริเริ่ม (หรือตัดสินใจไม่ริเริ่ม) การสอบสวนในบางกรณี ถูกโต้แย้งจากผู้มีส่วนได้เสียได้ง่ายว่าเป็นการเลือกปฏิบัติหรือไม่สมเหตุสมผล<br>(๕) หลักการที่เสนอให้แก้ไข<br>๑) หลักการแห่งความชัดเจนและการแบ่งแยกอำนาจ โดยแยกอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดนิยามและหลักเกณฑ์ออกจากอำนาจในการพิจารณาริเริ่มการสอบสวนตามหลักเกณฑ์ให้เป็นคนละส่วนกันอย่างชัดเจน<br>๒) หลักการแห่งการสอดคล้องกับมาตรฐานสากล บัญญัติให้การกำหนดนิยาม หลักเกณฑ์ และการจำแนกประเภทของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ต้องสอดคล้องกับ ICAO Annex 13<br>๓) หลักการแห่งความแน่นอนและโปร่งใสทางกฎหมาย กำหนดให้หลักเกณฑ์และนิยามต้องถูกประกาศไว้ล่วงหน้าในรูปแบบของ "ข้อบังคับ กสอ." ซึ่งเผยแพร่ให้สาธารณชนและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายได้รับทราบโดยทั่วกัน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๔) หลักการแห่งประสิทธิภาพและความทันท่วงที (Principle of Efficiency and Timeliness) คงไว้ซึ่งอำนาจของ กสอ. ในการ "ริเริ่ม" การสอบสวนโดยเร็วที่สุดเมื่อประเมินแล้วว่าเหตุการณ์เข้าข่ายตามหลักเกณฑ์ที่ประกาศไว้<br>(๖) ข้อเสนอถ้อยคำเพื่อแก้ไข (ร่างมาตรา ๖๔/๔ (๒) และมาตราที่เพิ่มขึ้น) เพื่อให้เป็นไปตามหลักการข้างต้น เสนอให้ยกเลิกร่างมาตรา ๖๔/๔ (๒) เดิม และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน โดยแบ่งเป็นสองอนุมาตราใหม่ ดังนี้<br>“(๒) ออกข้อบังคับเพื่อกำหนดนิยาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และการจำแนกประเภทของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงที่ต้องดำเนินการสอบสวน ตลอดจนกรณีที่ กสอ. อาจมอบหมายให้หน่วยงานอื่นดำเนินการสอบสวนแทน หรือกรณีที่ กสอ. อาจใช้ดุลยพินิจไม่ดำเนินการสอบสวนอุบัติการณ์หรืออุบัติเหตุบางประเภทที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการส่งเสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ<br>(๒/๑) รับแจ้งเหตุ พิจารณา และประเมินเหตุการณ์เบื้องต้นเพื่อวินิจฉัยริเริ่มและดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามข้อบังคับที่ออกตาม (๒) โดยพลันเมื่อได้รับแจ้ง หรือเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงขึ้น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๖) มีเหตุผลประกอบการแก้ไข<br>๑) สร้างความชัดเจนและสมบูรณ์ทางกฎหมาย การแยกอนุมาตรา (๒) และ (๒/๑) ทำให้เห็นชัดเจนว่า กสอ. มีอำนาจสองส่วน คือ อำนาจในการวางกรอบกติกา (Rule-making Power) และอำนาจในการบังคับใช้กติกา (Executive Power) ซึ่งเป็นโครงสร้างทางกฎหมายที่ดีและเป็นระบบ<br>๒) รับประกันการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล การระบุให้การออกข้อบังคับต้องสอดคล้องกับภาคผนวกที่ ๑๓ เป็นการบังคับให้ กสอ. ต้องยึดมั่นตามนิยามและหลักเกณฑ์ของ ICAO ซึ่งเป็นผลดีต่อการยอมรับในระดับสากล และป้องกันการกำหนดหลักเกณฑ์ตามอำเภอใจ<br>๓) เพิ่มความโปร่งใสและคาดการณ์ได้เมื่อมีการออก "ข้อบังคับ" ตาม (๒) เผยแพร่แล้ว ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ, ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ, ผู้ประกอบการสนามบิน ฯลฯ) จะทราบล่วงหน้าอย่างชัดเจนว่าเหตุการณ์ลักษณะใดที่จะนำไปสู่การสอบสวนโดย กสอ.<br>๔) ให้ความยืดหยุ่นที่เหมาะสม ถ้อยคำในร่าง (๒) ที่เสนอใหม่ยังคงให้ความยืดหยุ่นแก่ กสอ. ในการกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติม เช่น กรณีที่อาจมอบหมายให้ผู้อื่นสอบสวน (เช่น มอบหมายให้สายการบินสอบสวนอุบัติการณ์ที่ไม่รุนแรงด้วยตนเองภายใต้การกำกับดูแลของ กสอ.) หรือกรณีที่อาจใช้ดุลยพินิจไม่สอบสวนอุบัติเหตุเล็กน้อย (เช่น อากาศยานเบา | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | พิเศษ) ที่ไม่น่าจะให้บทเรียนด้านความปลอดภัยที่สำคัญ ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติสากลที่มุ่งเน้นการใช้ทรัพยากรการสอบสวนอย่างคุ้มค่าที่สุด<br>๕) เสริมสร้างความแข็งแกร่งในการปฏิบัติงาน ร่าง (๒/๑) ที่เสนอใหม่ ใช้คำว่า "โดยพลัน" เพื่อเน้นย้ำถึงความจำเป็นในการต้องเข้าพื้นที่และเริ่มกระบวนการสอบสวนอย่างรวดเร็วที่สุด ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาสภาพหลักฐานและเก็บข้อมูลที่อาจสูญหายได้ง่าย (perishable evidence)<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ หลักการของร่างมาตรา ๖๔/๔ (๒) ที่มอบอำนาจให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) เป็นองค์กรหลักในการพิจารณาและริเริ่มการสอบสวนนเป็นทิศทางที่ถูกต้องและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล (ICAO Annex ๑๓) ซึ่งมุ่งเน้นความเป็นอิสระและเอกภาพของหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุ แต่ในรายละเอียดของถ้อยคำที่เสนอยังขาดมิติสำคัญที่จะทำให้บทบัญญัตินี้สมบูรณ์แบบมีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญในทุกมิติอย่างแท้จริง การแก้ไขจะช่วยยกระดับ กสอ. ให้เป็นองค์กรที่น่าเชื่อถือ มีความโปร่งใส และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วนอย่างยั่งยืน<br>(๑) วิเคราะห์ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิฯ การประเมินหลักการและเหตุผล หลักการพื้นฐานของร่างมาตรานี้มีความเหมาะสมอย่าง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ยิ่งในเชิงโครงสร้าง เนื่องจากสร้างเอกภาพในการสั่งการ (Unity of Command) การรวมอำนาจในการ "พิจารณาและกำหนด" และ "ริเริ่มและดำเนินการ" ไว้ที่ กสอ. เพียงองค์กรเดียว ช่วยขจัดความสับสน ลดความซ้ำซ้อน และทำให้การตัดสินใจเริ่มต้นกระบวนการสอบสวนเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ส่งเสริมความเป็นอิสระ การมอบอำนาจนี้ให้แก่ กสอ. ซึ่งเป็นองค์กรอิสระ ช่วยให้การตัดสินใจว่าจะสอบสวนกรณีใดหรือไม่ เป็นไปโดยปราศจากการแทรกแซงทางการเมืองหรือจากหน่วยงานกำกับดูแล ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ต้องการให้การสอบสวนมุ่งเน้นการค้นหาสาเหตุเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต ไม่ใช่การหาผู้กระทำผิด (No-blame Culture) สอดคล้องกับมาตรฐานสากลเป็นการนำหลักการสำคัญของ Annex 13 มาบัญญัติไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม การมีเพียงหลักการที่ดีนั้นยังไม่เพียงพอต่อการสร้างระบบธรรมาภิบาลที่สมบูรณ์<br>(๒) ข้อพิจารณาเชิงลึกเพื่อการพัฒนาสู่ความเป็นเลิศและเหตุผลที่ควรแก้ไข** ถ้อยคำที่ว่า "พิจารณาและกำหนดว่ากรณีใดเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงที่ต้องดำเนินการสอบสวน" นั้น เปิดกว้างและให้อำนาจดุลพินิจแก่ กสอ. อย่างสมบูรณ์ ซึ่งอาจนำไปสู่ข้อกังวลในมิติต่างๆ ดังนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) การขาดกลไกความโปร่งใสและหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน กฎหมายไม่ได้กำหนดให้ กสอ. ต้องจัดทำหรือเปิดเผย "หลักเกณฑ์" ในการพิจารณา ทำให้สาธารณชนหรือผู้มีส่วนได้เสียไม่สามารถทราบได้ว่า กสอ. ใช้อะไรเป็นบรรทัดฐานในการตัดสินใจว่าจะสอบสวนหรือไม่สอบสวนกรณีใด ซึ่งอาจนำไปสู่ข้อครหาว่ามีการเลือกปฏิบัติหรือไม่เป็นธรรมได้ โดยเฉพาะในกรณีอุบัติการณ์ (Incident) ที่มีความก้ำกึ่งแต่ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของสาธารณะ<br>๒) การขาดกลไกการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นในกรณีอุบัติการณ์ที่อาจไม่เข้าข่าย "รุนแรง" ตามนิยามทางเทคนิคของ กสอ. แต่อาจส่งผลกระทบอย่างสูงต่อชุมชนท้องถิ่นหรือสร้างความกังวลใจให้แก่ประชาชนในวงกว้าง ร่างกฎหมายนี้ไม่ได้เปิดช่องให้ประชาชน ชุมชนท้องถิ่น หรือแม้แต่หน่วยงานรัฐอื่น สามารถ "ร้องขอ" หรือ "เสนอ" ให้ กสอ. พิจารณาเปิดการสอบสวนได้อย่างเป็นทางการได้<br>๓) การขาดกลไกถ่วงดุลและตรวจสอบการใช้ดุลพินิจ อำนาจในการ "กำหนด" ว่าจะสอบสวนหรือไม่ ถือเป็นอำนาจดุลพินิจที่สำคัญอย่างยิ่ง การที่กฎหมายไม่ได้กำหนดกลไกการตรวจสอบหรือถ่วงดุลการใช้อำนาจนี้ (โดยเฉพาะในกรณีที่ กสอ. ตัดสินใจ "ไม่สอบสวน") อาจทำให้การตัดสินใจของ กสอ. เป็นที่สุดและไม่สามารถทบทวนได้ ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับหลักการบริหาร | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กิจการบ้านเมืองที่ดี ที่เน้นความรับผิดชอบและตรวจสอบได้ (Accountability)<br>๔) ความสอดคล้องกับ รธน. ฉบับปัจจุบันได้วางหลักการสำคัญหลายประการที่เกี่ยวข้อง เช่น หน้าที่ของรัฐ (หมวด ๕) รัฐมีหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศอย่างโปร่งใสและครอบคลุมถือเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่นี้ สิทธิในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร (มาตรา ๔๑) ประชาชนย่อมมีสิทธิรับรู้และเข้าถึงข้อมูลข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยงานของรัฐ การกำหนดหลักเกณฑ์การสอบสวนให้ชัดเจนและเปิดเผยจึงสอดคล้องกับหลักการนี้ หลักธรรมาภิบาล (มาตรา ๗๖) รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้ การเพิ่มกลไกเหล่านี้เข้าไปในอำนาจของ กสอ. จึงเป็นการปฏิบัติตามแนวนโยบายแห่งรัฐ<br>(๓) ข้อเสนอหลักการและแนวทางในการแก้ไข เพื่อให้ร่างกฎหมายนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมโดยยึดหลักการดังต่อไปนี้ หลักความโปร่งใส กำหนดให้ กสอ. มีหน้าที่จัดทำและประกาศ "หลักเกณฑ์และวิธีการ" ในการพิจารณาว่าอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ใดควรต้องดำเนินการสอบสวน โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อให้มีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไป หลักเกณฑ์ดังกล่าวควรอ้างอิงมาตรฐานสากลและคำนึงถึง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ผลกระทบต่อความปลอดภัยและความเชื่อมั่นของสาธารณชน หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน กำหนดให้มีช่องทางสำหรับประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย หรือหน่วยงานของรัฐ สามารถยื่นเรื่องพร้อมข้อมูลและเหตุผล เพื่อร้องขอให้ กสอ. พิจารณาเปิดการสอบสวนในกรณีที่อาจไม่เข้าข่ายตามหลักเกณฑ์ปกติได้ หลักความรับผิดชอบและตรวจสอบได้ ในกรณีที่ กสอ. ได้รับการร้องขอตามหลักการข้างต้นแล้วมีมติ "ไม่เปิดการสอบสวน" ให้กำหนดเป็นหน้าที่ของ กสอ. ที่จะต้องแจ้งเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้ร้องขอและเปิดเผยต่อสาธารณะ และอาจกำหนดกลไกให้ผู้ร้องขอสามารถอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อองค์กรที่มีอำนาจสูงกว่า (เช่น คณะกรรมการกฤษฎีกา หรือศาลปกครอง) เพื่อตรวจสอบความชอบด้วยเหตุผลของการใช้ดุลพินิจได้<br>(๔) ข้อเสนอเชิงถ้อยคำในการแก้ไข เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ จึงขอเสนอแก้ไขถ้อยคำในร่างมาตรา ๖๔/๔ (๒) ดังนี้<br>ร่างเดิม "(๒) พิจารณาและกำหนดว่ากรณีใดเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงที่ต้องดำเนินการสอบสวน และริเริ่มและดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงดังกล่าว"<br>ร่างที่เสนอให้แก้ไข "(๒) พิจารณาและกำหนดว่ากรณีใดเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงที่ต้องดำเนินการสอบสวน และริเริ่มและดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กสอ. ประกาศ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กำหนดในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งต้องคำนึงถึงมาตรฐานระหว่างประเทศและผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะเป็นสำคัญ ให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย หรือหน่วยงานของรัฐ สามารถยื่นเรื่องพร้อมด้วยข้อมูลและเหตุผล เพื่อให้ กสอ. พิจารณาริเริ่มการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์อื่นใดที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศหรือความเชื่อมั่นของประชาชนได้ ตามหลักเกณฑ์ที่ กสอ. กำหนด ในกรณีที่ กสอ. มีมติไม่ริเริ่มการสอบสวนตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ให้แจ้งเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ยื่นเรื่อง (ถ้ามี) ทราบ และเปิดเผยเหตุผลนั้นต่อสาธารณะโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ผู้ยื่นเรื่องมีสิทธิอุทธรณ์มติดังกล่าวต่อศาลปกครองได้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๔๗ | มาตรา ๔๘ ให้ยกเลิกความใน (๕) ของมาตรา ๖๔/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“(๕) จัดทำและเผยแพร่รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ต่อสาธารณะ | ๑<br>๓๓% | ๒<br>๖๗% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๓ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** เนื่องจาก รายงานผลการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ต่อสาธารณะและสามารถนำมาใช้ในการถอบทเรียนด้านความปลอดภัย และใช้เป็นข้อมูลเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการบินมิให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำขึ้นอีกในอนาคตต่อไป ทั้งนี้ การเปิดเผยข้อมูลสู่สาธารณะยังคงอยู่ภายใต้กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการนำข้อมูลไปใช้ในทางการฟ้องร้องกล่าวโทษหรือการใชผิดวัตถุประสงค์<br>*(บริษัททท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตราที่เสนอ เนื่องจากร่างมาตรานี้เป็นการแก้ไขข้อตรวจพบที่ผู้ตรวจประเมินของ ICAO เห็นว่าอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) ยังไม่มีการระบุอำนาจของ กสอ. ในการเผยแพร่รายงานฯ ต่อสาธารณะ จึงบัญญัติเพิ่มเติมให้ชัดเจนไว้เป็นฐานอำนาจในกฎหมายหลัก โดยให้ กสอ. ไปกำหนดรายละเอียดให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ.” | | | **๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการโดยรวมของร่างมาตรานี้เหมาะสมแล้ว ก่อนจะเสนอประเด็นเพื่อการแก้ไข ขอชื่นชมในหลักการพื้นฐานของร่างมาตรานี้ที่กำหนดให้ "การเผยแพร่ต่อสาธารณะ" เป็นหน้าที่โดยตรงของ กสอ. ซึ่งถือเป็นการยกระดับมาตรฐานที่สำคัญยิ่ง เนื่องจากการเผยแพร่รายงานสอบสวนฯ มีคุณูปการอย่างอเนกประสงค์ คือ<br>๑) เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต เป็นวัตถุประสงค์สูงสุดตามมาตรฐานสากล โดยบทเรียน ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย จะถูกนำไปศึกษาและปรับปรุงแก้ไขโดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ตั้งแต่ผู้ผลิตอากาศยาน สายการบิน หน่วยงานกำกับดูแล ไปจนถึงสถาบันฝึกอบรม เพื่อป้องกันไม่ให้โศกนาฏกรรมซ้ำรอย<br>๒) เพื่อสร้างความโปร่งใสและความเชื่อมั่น การเปิดเผยข้อมูลอย่างตรงไปตรงมา สร้างความไว้วางใจให้แก่สาธารณชนและประชาคมการบินระหว่างประเทศ ว่ากระบวนการสอบสวนของไทยเป็นไปอย่างอิสระ ปราศจากการแทรกแซง และมุ่งหวังเพื่อความปลอดภัยอย่างแท้จริง<br>๓) เพื่อเป็นฐานความรู้เชิงวิชาการ รายงานสอบสวนฯ เป็นคลังความรู้ชั้นเลิศสำหรับนักวิชาการ นักศึกษา และบุคลากรด้าน | ภาคผนวก ๑๓ ของ ICAO ซึ่งรายงานแต่ละฉบับมีความซับซ้อนและรายละเอียดแตกต่างกับขึ้นอยู่กับลักษณะของอุบัติเหตุ จึงไม่ควรกำหนดกรอบเวลาที่ตายตัวในการเผยแพร่รายงานไว้ ทั้งนี้ มาตรฐานของเนื้อหาของรายงาน การปกปิดข้อมูล ความเป็นที่สุด จะมีมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓ ของ ICAO ควบคุมไว้อยู่แล้ว |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การบิน เพื่อใช้ในการศึกษา วิจัย และพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยต่อไป<br>(๒) เหตุผลในการเสนอให้แก้ไข และหลักการที่ควรเพิ่มเติม แม้หลักการจะดีเยี่ยม แต่ถ้อยคำที่ว่า "...ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ." นั้นเป็นการมอบอำนาจให้ กสอ. ในการออกกฎหมายลำดับรองอย่างกว้างขวางเกินไป โดยที่กฎหมายแม่ (พระราชบัญญัติ) ไม่ได้กำหนดกรอบหรือหลักการพื้นฐานที่สำคัญไว้ ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหาดังต่อไปนี้<br>๑) ความไม่แน่นอนของกรอบเวลา ร่างมาตรานี้ไม่ได้กำหนดกรอบเวลาในการเผยแพร่รายงานฉบับสมบูรณ์ไว้ ทำให้ กสอ. อาจใช้ดุลพินิจกำหนดในข้อบังคับให้ล่าช้าออกไปอย่างไม่มีกำหนดได้ ซึ่งขัดต่อหลักการที่ว่าข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยต้องออกมาอย่างทันท่วงทีเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด การล่าช้าอาจเกิดจากแรงกดดันทางการเมืองหรือผลประโยชน์ทับซ้อนได้<br>๒) ความคลุมเครือในการคุ้มครองข้อมูลที่ละเอียดอ่อน การสอบสวนอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับข้อมูลที่ละเอียดอ่อนจำนวนมาก เช่น ข้อมูลจากเครื่องบันทึกเสียงในห้องนักบิน (CVR), ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เสียชีวิตและผู้รอดชีวิต, ข้อมูลทางการแพทย์, หรือข้อมูลที่เป็นความลับทางการค้า การมอบอำนาจให้ กสอ. กำหนดหลักเกณฑ์เองทั้งหมด อาจเกิดความไม่สมดุลระหว่าง "สิทธิในการรับรู้ของสาธารณะ" กับ "การ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | คุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลและความลับ" ซึ่งอาจนำไปสู่การฟ้องร้องทางกฎหมายได้<br>๓) การขาดหลักประกันความเป็นที่สุดของรายงาน ร่างมาตรานี้ไม่ได้ระบุอย่างชัดแจ้งว่า รายงานที่ กสอ. จัดทำขึ้นนั้นถือเป็นที่สุด และห้ามมิให้หน่วยงานอื่นใดแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือยับยั้งการเผยแพร่ ซึ่งเป็นช่องว่างที่อาจทำให้เกิดการแทรกแซงความเป็นอิสระของ กสอ. ได้<br>๔) ความไม่ชัดเจนของรูปแบบและช่องทางการเผยแพร่ คำว่า "เผยแพร่ต่อสาธารณะ" ควรมีความหมายที่ชัดเจนในกฎหมายแม่ ว่าต้องกระทำในรูปแบบที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายและทั่วถึง เช่น การเผยแพร่บนเว็บไซต์ทางการของหน่วยงานในรูปแบบที่สามารถค้นหาและนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย<br>(๓) ข้อเสนอหลักการและถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไขเพื่อให้ร่างมาตรานี้มีความสมบูรณ์แบบสูงสุด ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับหลักนิติธรรมตามรัฐธรรมนูญ จึงขอเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาในมาตรา ๖๔/๔ โดยยึดหลักการดังนี้ และเสนอเป็นถ้อยคำประกอบดังต่อไปนี้ หลักการที่เสนอ<br>๑) กำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจน บัญญัติกรอบเวลามาตรฐานสากลในการเผยแพร่รายงาน (๑๒ เดือน) และกำหนดขั้นตอนปฏิบัติในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการได้ทันตามกำหนด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒) สร้างดุลยภาพในการเปิดเผยข้อมูล บัญญัติให้ชัดเจนถึงข้อมูลประเภทใดบ้างที่ไม่อาจเปิดเผยต่อสาธารณะได้ เพื่อคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลและรักษาความลับของกระบวนการสอบสวน<br>๓) รับรองความเป็นที่สุดและความเป็นอิสระ บัญญัติให้ชัดเจนว่า กสอ. มีอำนาจแต่เพียงผู้เดียวในการอนุมัติและเผยแพร่รายงานฉบับสมบูรณ์<br>๔) กำหนดมาตรฐานการเข้าถึงข้อมูล ระบุช่องทางการเผยแพร่ที่ทันสมัยและทำให้ประชาชนเข้าถึงได้โดยง่าย<br>(๔) ข้อเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข<br>ร่างมาตรา... "(๕) จัดทำและเผยแพร่รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงฉบับสมบูรณ์ต่อสาธารณะโดยไม่ชักช้า และโดยทั่วไปต้องไม่เกินสิบสองเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ เว้นแต่มีเหตุอันมิอาจก้าวล่วงได้ ก็ให้เผยแพร่รายงานข้อมูลชั่วคราว (Interim Statement) ในวันครบรอบของทุกปีจนกว่ารายงานฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จ การเผยแพร่รายงานตามวรรคหนึ่ง ต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะด้านความปลอดภัยเป็นที่ตั้ง แต่ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังต่อไปนี้<br>(ก) บันทึกถ้อยคำของบุคคลที่ได้มาในระหว่างการสอบสวน<br>(ข) บันทึกเสียงหรือภาพจากเครื่องบันทึกในห้องนักบินและส่วนที่ถอดความจากบันทึกดังกล่าว | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (ค) ความเห็นที่แสดงออกในการวิเคราะห์ข้อมูล ข้อเท็จจริง หรือเหตุการณ์<br>(ง) ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์<br>(จ) ข้อมูลอื่นใดที่กฎหมายกำหนดให้ต้องคุ้มครองหรือไม่ให้เปิดเผย การเผยแพร่ตามวรรคหนึ่งให้กระทำโดยการประกาศในราชกิจจานุเบกษาและเผยแพร่ผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและไม่เสียค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขโดยละเอียดที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ.<br>รายงานฉบับสมบูรณ์ที่ กสอ. ได้จัดทำขึ้นตามมาตรานี้ให้ถือเป็นที่สุด และหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐอื่นใดจะสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยับยั้งการเผยแพร่มิได้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการและเหตุผลในการเสนอขอแก้ไข<br>ร่างมาตรา ๖๔/๔ (๕) ที่เสนอว่า "จัดทำและเผยแพร่รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงต่อสาธารณะตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ." นั้น แม้จะมีเจตนารมณ์ที่ดีในการสร้างความโปร่งใส แต่ในมุมมองของการพัฒนาระบบนิรภัยการบิน (Aviation Safety) ที่ยั่งยืนและมี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | คุณภาพสูงสุด ร่างมาตราดังกล่าวยังมีข้อจำกัดและขาดความสมบูรณ์ในหลายมิติสำคัญ ดังนี้<br>๑) ขาดการระบุวัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน หัวใจสำคัญของการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรฐานสากลของ ICAO Annex 13 คือ "เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต มิใช่เพื่อการกำหนดความผิดหรือความรับผิด" (The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.) การที่ร่างกฎหมายไม่ได้ระบุหลักการพื้นฐานนี้ไว้อย่างชัดแจ้งอาจนำไปสู่ความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนว่าการสอบสวนมีขึ้นเพื่อหาผู้กระทำผิด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความร่วมมือในการให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการสอบสวน และบั่นทอนวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ในภาพรวม<br>๒) ขาดการอ้างอิงมาตรฐานสากล การกำหนดให้หลักเกณฑ์และวิธีการเป็นไปตาม "ข้อบังคับ กสอ." แต่เพียงอย่างเดียวเป็นการให้อำนาจแก่หน่วยงานสอบสวนอย่างกว้างขวางเกินไปโดยไม่มีกรอบอ้างอิงที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือและสร้างความมั่นใจให้กับประชาคมการบินระหว่างประเทศ กฎหมายแม่บทควรบัญญัติให้ชัดเจนว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวต้องสอดคล้องหรือไม่ต่ำกว่ามาตรฐานของ ICAO Annex 13 | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๓) ขาดกรอบเวลาที่ชัดเจนในการเผยแพร่ คำว่า "เผยแพร่" โดยไม่มีกรอบเวลาที่แน่นอน อาจนำไปสู่ความล่าช้าในการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะ ซึ่งขัดต่อหลักความโปร่งใสและสิทธิในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ อีกทั้งยังทำให้การเรียนรู้จากบทเรียนของอุบัติเหตุเพื่อนำไปป้องกันไม่เกิดประสิทธิผลเท่าที่ควร มาตรฐานสากลกำหนดให้เผยแพร่รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภายใน 12 เดือน หากไม่แล้วเสร็จ ต้องมีการเผยแพร่รายงานชั่วคราว (Interim Report) ทุกปี<br>๔) ขาดความชัดเจนในรูปแบบการเผยแพร่และการเข้าถึงของประชาชน คำว่า "เผยแพร่ต่อสาธารณะ" ในยุคดิจิทัล ควรมีความหมายที่กว้างกว่าการตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาหรือการลงประกาศบนเว็บไซต์เพียงอย่างเดียว แต่ควรรวมถึงการทำให้ข้อมูลอยู่ในรูปแบบที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึง เข้าใจ และนำไปใช้ประโยชน์ได้ง่าย สอดคล้องกับหลักประชานิยมสมัยใหม่ที่เน้นการสื่อสารสองทางและการสร้างความเข้าใจในวงกว้าง<br>๕) ขาดกลไกคุ้มครองข้อมูลที่อ่อนไหว รายงานการสอบสวนมักมีข้อมูลที่อ่อนไหว เช่น บันทึกเสียงในห้องนักบิน (CVR), ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่เกี่ยวข้อง, หรือข้อมูลทางการค้า การบัญญัติกฎหมายโดยขาดกลไกคุ้มครองข้อมูลเหล่านี้ อาจนำไปสู่การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลและกระทบต่อความเชื่อมั่นในการให้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อมูลในอนาคต ขณะเดียวกันก็ต้องสร้างสมดุลกับการเปิดเผยข้อมูลเพื่อประโยชน์สาธารณะ<br>๖) ขาดความเชื่อมโยงสู่การปฏิบัติ รายงานการสอบสวนจะไร้ประโยชน์หากไม่ได้นำไปสู่การปรับปรุงแก้ไข กฎหมายควรระบุให้ชัดเจนถึงการจัดทำ "ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย" (Safety Recommendations) และกลไกในการติดตามผลการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติโดยหน่วยงานกำกับดูแล (กพท.) และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้วงจรของระบบนิรภัยการบินครบถ้วนสมบูรณ์<br>ด้วยเหตุผลดังกล่าว ร่างมาตรา ๖๔/๔ (๕) ในปัจจุบันจึงยังไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง และจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อยกระดับกฎหมายการเดินอากาศของไทยให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล สร้างความเชื่อมั่น และบรรลุเป้าหมายสูงสุดคือการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างแท้จริงและยั่งยืน<br>(๒) ข้อเสนอถ้อยคำสำหรับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมฯ มาตรา ๖๔/๔ (๕) เพื่อให้บรรลุตามหลักการและเหตุผลข้างต้น ข้าพเจ้าขอเสนอให้แก้ไขถ้อยคำในร่างมาตราเป็นดังนี้<br>"(๕) จัดทำและเผยแพร่รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงต่อสาธารณะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ในอนาคต มิใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการวินิจฉัยความผิดหรือกำหนดความรับผิดของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การจัดทำและเผยแพร่รายงานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ. ซึ่งต้องสอดคล้องและมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยหลักการดังต่อไปนี้<br>(ก) จัดทำและเผยแพร่รายงานการสอบสวนฉบับที่สุด (Final Report) ต่อสาธารณะภายในสิบสองเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ในกรณีที่ไม่สามารถจัดทำรายงานฉบับที่สุดให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้จัดทำและเผยแพร่รายงานชั่วคราว (Interim Report) ในวันครบรอบทุกปีจนกว่ารายงานฉบับที่สุดจะแล้วเสร็จ<br>(ข) การเผยแพร่รายงานต่อสาธารณะตาม (ก) ต้องกระทำในรูปแบบที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่ายผ่านช่องทางที่หลากหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัลของหน่วยงาน และต้องจัดให้มีบทสรุปสำหรับสาธารณชน (Public Summary) ที่ใช้ภาษาที่เข้าใจง่ายประกอบด้วย<br>(ค) รายงานการสอบสวนต้องมีข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย (Safety Recommendations) ที่ชัดเจนและสามารถนำไปปฏิบัติได้ เพื่อเสนอต่อหน่วยงานกำกับดูแล องค์กร หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการ และให้ กสอ. มีหน้าที่ติดตามความคืบหน้าของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวและเผยแพร่ผลการติดตามต่อสาธารณะเป็นระยะ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (ง) ในการเผยแพร่รายงาน ต้องคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล บันทึกเสียงและภาพจากห้องนักบิน (CVR/CVFDR) ข้อมูลทางการแพทย์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลอื่นที่มีความอ่อนไหวตามที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ. และจะเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวได้ต่อเมื่อศาลยุติธรรมมีคำสั่งให้เปิดเผยเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม ซึ่งมีความสำคัญยิ่งกว่าผลกระทบทางลบที่อาจเกิดต่อการสอบสวนอุบัติเหตุในอนาคต<br>(๓) คำอธิบายประกอบถ้อยคำที่เสนอแก้ไข<br>วรรคหนึ่ง บัญญัติ "วัตถุประสงค์หลัก" ของการสอบสวนไว้อย่างชัดเจนตามมาตรฐาน ICAO Annex 13 เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยแบบไม่มีการกล่าวโทษ (No-Blame Culture) ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาระบบนิรภัยการบิน<br>วรรคสอง (บทนำ) กำหนดกรอบให้ "ข้อบังคับ กสอ." ต้องอ้างอิงกับมาตรฐานสากล (ICAO) เป็นอย่างน้อย เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ เป็นที่ยอมรับ และป้องกันการใช้อำนาจออกข้อบังคับตามอำเภอใจ เป็นการค้ำประกันคุณภาพของกระบวนการสอบสวนทั้งระบบ โดยวรรคสอง (ก) กำหนด "กรอบเวลา" ในการเผยแพร่รายงานที่ชัดเจน ทั้งรายงานฉบับที่สุดและรายงานชั่วคราว เพื่อรับประกันสิทธิการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนอย่างทันท่วงที และสร้างแรงผลักดันให้กระบวนการสอบสวนมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | วรรคสอง (ข) กำหนด "วิธีการและรูปแบบการเผยแพร่" ที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับประชาชน โดยเน้นช่องทางดิจิทัลและการจัดทำบทสรุปที่เข้าใจง่าย เพื่อให้ข้อมูลสำคัญกระจายไปสู่สังคมในวงกว้างได้อย่างแท้จริง ไม่จำกัดอยู่แค่ในวงการผู้เชี่ยวชาญ เป็นการตอบสนองต่อหลักประชานิยมสมัยใหม่และท้องถิ่นนิยมที่ต้องการให้ทุกคนเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียม ส่วนวรรคสอง (ค) สร้าง "วงจรของระบบนิรภัย" ให้สมบูรณ์ โดยบังคับให้ต้องมี "ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย" ที่เป็นรูปธรรม และสร้างกลไก "การติดตามผล" (Follow-up mechanism) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบทเรียนจากอุบัติเหตุได้ถูกนำไปปฏิบัติเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำรอย ซึ่งสะท้อนถึงแนวคิดเชิงพัฒนาการที่มุ่งเน้นผลลัพธ์และการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง และวรรคสอง (ง) สร้าง "สมดุลระหว่างความโปร่งใสและการคุ้มครองข้อมูล" โดยบัญญัติหลักการคุ้มครองข้อมูลที่อ่อนไหวไว้อย่างชัดเจน แต่ในขณะเดียวกันก็เปิดช่องทางให้ศาลสามารถใช้อำนาจสั่งให้เปิดเผยได้เมื่อจำเป็นอย่างยิ่งยวดเพื่อความยุติธรรม ซึ่งเป็นกลไกตรวจสอบและถ่วงดุลที่จำเป็นในระบอบนิติรัฐ (Rule of Law)<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๔๘ | มาตรา ๔๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๖๔/๖ ทวิ และมาตรา ๖๔/๖ ตรี แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๖๔/๖ ทวิ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ให้ กสอ. มีอำนาจออกบัตรประจำตัวสำหรับผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวน ให้แก่<br>(๑) กรรมการ กสอ. ผู้อำนวยการ กสอ. เจ้าหน้าที่ของสำนักงาน กสอ. และผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นผู้ปฏิบัติงานประจำหรือไม่ประจำ และ<br>(๒) ผู้แทน ที่ปรึกษา ผู้สังเกตการณ์ และผู้เชี่ยวชาญ จากรัฐอื่นหรือองค์การระหว่างประเทศที่ได้รับการแต่งตั้งให้เข้าร่วมการสอบสวนตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา<br>แบบและรายการในบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ กสอ. กำหนด | ๔<br>๖๐% | ๓<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๗ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ โดยไม่มีข้อคิดเห็นอื่นเพิ่มเติม จำนวน ๒ ราย<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๑.๒ เหมาะสม โดยมีข้อสังเกตว่า “บุคคลตามที่กำหนด” หมายถึงบุคคลใดบ้าง กพท. จะพิจารณาออกหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเกี่ยวกับบุคคลดังกล่าวหรือไม่อย่างไร<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๑.๓ บทวิเคราะห์เชิงลึกถึงความเหมาะสมและความจำเป็นของร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี<br>(๑) หลักการและเหตุผล การแก้ปัญหาช่องว่างทางกฎหมายและวิธีปฏิบัติที่บัตรประจำตัว (มาตรา ๖๔/๖ ทวิ) เพียงอย่างเดียวไม่สามารถตอบโจทย์ได้ มาตรา ๖๔/๖ ทวิ ที่กำหนดให้ออก "บัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวน" นั้น ทำหน้าที่สำคัญในการระบุตัวตน (Identification) ว่าบุคคลผู้นั้นเป็นใครและมีส่วนเกี่ยวข้องกับการสอบสวน แต่บัตรประจำตัวเพียงอย่างเดียวมีข้อจำกัดอย่างยิ่งในทางปฏิบัติ กล่าวคือ ไม่สามารถระบุบทบาท (Role) และสถานะ (Status) ที่แตกต่างกันได้ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางการบินที่ซับซ้อน จะมีผู้เข้าร่วมจากหลายฝ่ายซึ่งมีบทบาทต่างกันอย่างสิ้นเชิง เช่น ผู้สอบสวนที่ได้รับการแต่งตั้ง (Accredited Representative) จากรัฐแห่งทะเบียนอากาศยาน รัฐผู้ผลิตหรือรัฐผู้ดำเนินการ ที่ปรึกษา | คงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตราที่เสนอ เนื่องจากร่างมาตรานี้เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ผู้ตรวจประเมินของ ICAO เห็นว่าต้องมีหลักเกณฑ์ในเรื่องการออกบัตรประจำตัวและหนังสือแต่งตั้งผู้เข้าร่วมการสอบสวนทั้งฝ่ายไทยและผู้แทนจากต่างประเทศ และได้รับแจ้งข้อบกพร่องจากการตรวจสอบว่าต้องมีหลักเกณฑ์ในเรื่องการออกหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงการเข้าร่วมการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงของบุคคลตามมาตรา ๖๔/๖ ทวิ วรรคหนึ่ง รวมถึงเงื่อนไขที่ผู้เข้าร่วมสอบสวนต้องปฏิบัติและสิทธิที่พึงได้รับ โดยจะมีการกำหนดรายละเอียดซึ่งจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณา |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | บัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนมีอายุไม่เกินระยะเวลาที่กำหนดในบัตร ผู้ถือบัตรต้องแสดงบัตรเมื่อปฏิบัติหน้าที่ และมีหน้าที่ต้องคืนบัตรเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในบัตร หรือพ้นเหตุแห่งการเข้าร่วมสอบสวน หรือถูก กสอ. ระงับหรือเพิกถอนบัตร แล้วแต่กรณี<br>ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้เกี่ยวข้อง ยอมรับและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถือบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนในการเข้าถึงสถานที่ วัตถุ เอกสาร หรือข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้<br>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการออก การใช้ อายุบัตร การยืนยันสถานะบัตรทางอิเล็กทรอนิกส์ การออกข้อจำกัด | | | (Adviser) ที่มาพร้อมกับผู้สอบสวนที่ได้รับการแต่งตั้ง ผู้สังเกตการณ์จากสายการบิน บริษัทประกันภัย หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง (Expert/Specialist) ที่ กสอ. เชิญมาให้ความเห็น บัตรประจำตัวเพียงอย่างเดียวไม่สามารถบอกได้ว่าผู้ถือบัตรมีสถานะใด และมีสิทธิและหน้าที่แตกต่างจากสถานะอื่นอย่างไร และไม่สามารถกำหนดขอบเขตอำนาจ (Scope of Authority) และข้อจำกัดได้ บัตรประจำตัวไม่ได้ระบุว่าผู้ถือบัตรมีสิทธิเข้าถึงพยานหลักฐานได้ในระดับใด สามารถเข้าร่วมการประชุมหารือได้หรือไม่ สามารถตรวจสอบซากอากาศยานได้หรือไม่ หรือมีข้อจำกัดในการแสดงความคิดเห็นต่อสาธารณะอย่างไร ร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี ที่กำหนดให้มี "หนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงการเข้าร่วมการสอบสวน" จึงเข้ามาเพื่ออุดช่องว่างนี้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยทำหน้าที่เป็น "สัญญาทางปฏิบัติการ (Operational Contract)" หรือ "กรอบการปฏิบัติงาน (Terms of Reference)" ที่ชัดเจน ซึ่งจะระบุรายละเอียดที่จำเป็นทั้งหมด ทำให้ทุกฝ่ายเข้าใจบทบาท สิทธิ และหน้าที่ของตนเองอย่างแจ่มแจ้ง<br>(๒) การสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติสากล (ICAO Annex ๑๓) ได้กำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ไว้ใน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของกระบวนการสอบสวนทั่วโลก ร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี สอดคล้องและส่งเสริมการปฏิบัติตาม Annex ๑๓ ในหลายมิติสำคัญยิ่ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | การระงับหรือเพิกถอนบัตร และวิธีการตรวจสอบความถูกต้องของสถานะบัตรในปัจจุบัน รวมถึงระบบทะเบียนกลาง หมายเลขกำกับ หรือรหัสอิเล็กทรอนิกส์ รหัสสแกน และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามข้อบังคับ กสอ.<br>มาตรา ๖๔/๖ ตรี นอกจากการออกบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวน ตามมาตรา ๖๔/๖ ทวิ แล้ว ให้ กสอ. มีอำนาจออกหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงการเข้าร่วมการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง เพื่อแสดงการแต่งตั้งและเงื่อนไขที่ผู้เข้าร่วมสอบสวน ต้องปฏิบัติและสิทธิที่พึงได้รับให้แก่บุคคลตามมาตรา ๖๔/๖ ทวิ วรรคหนึ่ง ควบคู่กันด้วย<br>หนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงตามวรรคหนึ่งต้องจัดทำเป็นภาษาไทย และ มีคำแปลภาษาอังกฤษประกอบ โดยอย่างน้อยต้องระบุถึง | | | - การกำหนดสถานะและสิทธิของผู้เข้าร่วม Annex ๑๓ ได้จำแนกสถานะของผู้เข้าร่วมจากรัฐอื่นไว้อย่างชัดเจน "หนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงฯ" จะเป็นเครื่องมือทางกฎหมายของไทยที่ใช้รองรับสถานะเหล่านี้ได้อย่างเป็นทางการ โดยสามารถระบุได้ว่าบุคคลนั้นคือใครตามนิยามของ Annex ๑๓ และจะมีสิทธิเข้าร่วมการสอบสวนในระดับใด ตั้งแต่การมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ (Participation) ไปจนถึงการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (Access to relevant information) และการได้รับสำเนารายงาน (Receipt of the final report)<br>- การรักษาความลับของข้อมูล (Confidentiality) Annex ๑๓ ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการรักษาความลับของข้อมูลบางประเภทที่ได้มาระหว่างการสอบสวน (เช่น บันทึกเสียงในห้องนักบิน, คำให้การของพยาน) เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมืออย่างเต็มที่ในการสอบสวนครั้งต่อไป "ข้อตกลงฯ" สามารถระบุข้อกำหนดในการรักษาความลับอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรที่รัดกุม มีผลผูกพันทางกฎหมายแก่ผู้เข้าร่วมทุกคน ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญกว่าการแจ้งด้วยวาจาหรือข้อความบนบัตรประจำตัว<br>(๓) ประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติและการบริหารจัดการการสอบสวนในฐานะผู้มีประสบการณ์ การมี "หนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงฯ" จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดปัญหาในการปฏิบัติงานภาคสนามได้อย่างมหาศาล สร้างความชัดเจนและลดข้อโต้แย้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ สถานการณ์จะเต็มไปด้วยความ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | (๑) ชื่อ สกุล ตำแหน่ง สถานการณ์เข้าร่วมสอบสวนของ<br>ผู้ได้รับการแต่งตั้ง<br>(๒) สิทธิในการเข้าถึงสถานที่ อากาศยาน วัตถุ เอกสาร และการทดสอบที่จำเป็น ต่อการสอบสวนตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา<br>(๓) หน้าที่ในการรักษาความลับของข้อมูล การใช้และการเปิดเผยข้อมูล การเก็บรักษาและส่งคืนเอกสารหรือหลักฐาน และการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง<br>(๔) ขอบเขตอำนาจในการเข้าร่วมสอบสวน การปฏิบัติตามคำสั่ง กสอ. และการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน<br>(๕) ระยะเวลาการมีผลของหนังสือรวมทั้งการสิ้นสุด<br>การระงับ หรือเพิกถอน การเข้าร่วมสอบสวน | | | ตึงเครียดและสับสน การมีเอกสารที่ระบุบทบาทและขอบเขตอำนาจของทุกคนไว้อย่างชัดเจน จะช่วยลดข้อโต้แย้งที่อาจเกิดขึ้นหน้างานได้อย่างมีนัยสำคัญ เช่น "คุณมีสิทธิตรวจดูเอกสารนี้หรือไม่?" "ทำไมทีมของคุณถึงเข้าไปในพื้นที่ซากเครื่องบินได้ แต่ทีมของฉันเข้าไปไม่ได้?" ข้อตกลงนี้จะเป็นคำตอบสำหรับคำถามเหล่านี้ทั้งหมด อำนวยความสะดวกในการประสานงานกับหน่วยงานอื่น เมื่อผู้สอบสวนต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทหาร หรือฝ่ายปกครองในพื้นที่ การแสดง "หนังสือแต่งตั้ง" ที่ลงนามโดยหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุของรัฐ ควบคู่ไปกับ "บัตรประจำตัว" จะเพิ่มน้ำหนักและความน่าเชื่อถือ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ การขอความร่วมมือ และการรวบรวมพยานหลักฐานเป็นไปอย่างราบรื่นและรวดเร็วยิ่งขึ้น การบริหารจัดการผลประโยชน์ทับซ้อน "ข้อตกลง" สามารถกำหนดให้ผู้เข้าร่วมต้องเปิดเผยผลประโยชน์ทับซ้อนที่อาจมี และกำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อป้องกันไม่ให้ผลประโยชน์นั้นเข้ามามีอิทธิพลต่อกระบวนการสอบสวน ซึ่งเป็นหลักการสำคัญของการสอบสวนที่เป็นอิสระและเป็นกลาง<br>(๔) การเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและเกียรติภูมิของประเทศไทยในเวทีการบินระหว่างประเทศ การตรากฎหมายในลักษณะนี้เป็นการส่งสัญญาณที่ชัดเจนไปยังประชาคมการบินระหว่างประเทศว่า ประเทศไทยมีกระบวนการทางกฎหมายที่รัดกุม | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ให้ กสอ. และผู้ได้รับการแต่งตั้งลงนามร่วมกันและเก็บรักษาไว้เป็นส่วนหนึ่ง ของสำนวนการสอบสวน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการออก การใช้ อายุหนังสือ การออกข้อจำกัด การระงับหรือเพิกถอน ตลอดจนแบบของหนังสือ และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามข้อบังคับ กสอ. หนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงที่จัดทำตามมาตรานี้ ให้ถือเป็นหลักฐานยืนยันอำนาจหน้าที่และสิทธิในการเข้าร่วมสอบสวนภายใต้พระราชบัญญัตินี้ โดยใช้ควบคู่กับบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนตามมาตรา ๖๔/๖ ทวิ” | | | และทันสมัย แสดงให้เห็นว่าเราเข้าใจถึงความซับซ้อนของการสอบสวนอุบัติเหตุในยุคปัจจุบัน และได้สร้างเครื่องมือทางกฎหมายที่จำเป็นเพื่อรองรับความซับซ้อนนั้น<br>ประเทศไทยเคารพและปฏิบัติตามมาตรฐานสากล การมีบทบัญญัติที่สอดรับกับ Annex ๑๓ อย่างชัดเจน จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับรัฐภาคีอื่น ๆ ที่จะต้องส่งผู้แทนเข้ามาร่วมการสอบสวนในประเทศไทย เสริมสร้างความเป็นอิสระและความโปร่งใส การดำเนินทุกอย่างภายใต้กรอบของข้อตกลงที่ชัดเจน เป็นการยืนยันว่า กสอ. ปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ เป็นระบบและโปร่งใส ตรวจสอบได้ ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความน่าเชื่อถือของผลการสอบสวนที่ออกมา<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการและเหตุผลที่เห็นด้วยกับร่างมาตรานี้ก่อนจะเข้าสู่ประเด็นการแก้ไข ขอชี้แจงถึงคุณูปการของร่างมาตรานี้ ซึ่งเป็นสิ่งที่อุตสาหกรรมการบินของไทยรอคอยมานาน<br>๑) การสอดคล้องกับมาตรฐานสากล (ICAO Annex ๑๓) ซึ่งกำหนดให้รัฐภาคีต้องรับรองว่าผู้สอบสวนอุบัติเหตุ (Investigator-in-Charge) และผู้แทนที่ได้รับการรับรอง (Accredited Representatives) จากรัฐอื่น สามารถเข้าถึงพื้นที่เกิดเหตุ ซากอากาศยาน และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องได้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อย่างไม่มีข้อจำกัดและไม่ล่าช้า การมี "บัตรประจำตัว" ที่ออกโดยอำนาจแห่งกฎหมายโดยตรง ถือเป็นเครื่องมือที่ทรงประสิทธิภาพที่สุดในการยืนยันสถานะและอำนาจหน้าที่ดังกล่าว<br>๒) การสร้างความชัดเจนและเอกภาพในการปฏิบัติงานในสถานการณ์อุบัติเหตุซึ่งมีความโกลาหลและเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน (เช่น ตำรวจ ทหาร ฝ่ายปกครอง หน่วยกู้ภัย) บัตรประจำตัวที่ออกตามกฎหมายนี้จะช่วยขจัดความสับสนและข้อโต้แย้งเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานสอบสวน ทำให้สามารถเข้าควบคุมพื้นที่และพยานหลักฐานได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการรักษาสภาพที่เกิดเหตุ (Preservation of Evidence) เพื่อการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง<br>๓) การยอมรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสากล การระบุให้บัตรประจำตัวสามารถออกให้แก่ ผู้แทน, ที่ปรึกษา, ผู้สังเกตการณ์, และผู้เชี่ยวชาญ จากรัฐอื่นหรือองค์การระหว่างประเทศ" เป็นการแสดงเจตนารมณ์ที่ชัดเจนว่าประเทศไทยพร้อมให้ความร่วมมือในการสอบสวนระดับนานาชาติอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับรัฐผู้ผลิตอากาศยาน รัฐผู้จดทะเบียน และสายการบินทั่วโลก<br>๔) การบูรณาการเทคโนโลยีและความปลอดภัย การกำหนดให้มี "เครื่องหมายป้องกันการปลอมแปลง" และ "วิธีการตรวจสอบ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ความถูกต้องของสถานะบัตรในปัจจุบัน" แสดงให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ที่ทันสมัย รองรับการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการยืนยันตัวตน ซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการแอบอ้างได้เป็นอย่างดี<br>(๒) ควรพิจารณาแก้ไขและข้อเสนอแนะเชิงลึก<br>ประเด็นที่ ๑ แม้ว่าหลักการจะดีเยี่ยม แต่ในรายละเอียดทางปฏิบัติและเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด ควรมีการเพิ่มเติมและปรับแก้ถ้อยคำในประเด็นต่อไปนี้<br>๑) การยกระดับสถานะทางกฎหมายและขอบเขตอำนาจให้ชัดเจนยิ่งขึ้น จากประเด็นปัญหาถ้อยคำในวรรคท้ายที่ว่า "ให้ส่วนราชการ...ยอมรับและอำนวยความสะดวก" อาจยังไม่มีน้ำหนักเพียงพอในทางปฏิบัติ และอาจถูกตีความอย่างจำกัดได้ ข้อเสนอแนะควรเพิ่มสถานะเป็น "เจ้าพนักงาน" ควรบัญญัติเพิ่มเติมให้ชัดเจนว่า "ให้ถือว่าผู้ถือบัตรประจำตัวตามมาตรานี้เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาขณะปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้" เพื่อให้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายและเพื่อให้การขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่มีความผิดทางอาญาที่ชัดเจน<br>๒) กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ขัดขวาง ควรมีมาตราที่เชื่อมโยงกันในหมวดบทกำหนดโทษ โดยระบุว่า "ผู้ใดขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกตามสมควรแก่ผู้ถือบัตรประจำตัวซึ่งกำลัง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๖๔/๖ ทวิ ต้องระวางโทษ..." การมีบทลงโทษที่ชัดเจนจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพสูงสุด<br>๓) ขยายขอบเขต "การอำนวยความสะดวก":** ควรขยายความให้ชัดเจนขึ้นว่า "การอำนวยความสะดวก" นั้นหมายความรวมถึง การให้สิทธิ์เข้า-ออกพื้นที่ควบคุมหรือพื้นที่หวงห้ามทุกประเภท (Airside/Landside), การเข้าถึงข้อมูลบันทึกการบิน (Flight Data Recorder/Cockpit Voice Recorder), ข้อมูลการควบคุมจราจรทางอากาศ, ประวัติการซ่อมบำรุง และการสัมภาษณ์บุคลากรที่เกี่ยวข้องโดยปราศจากการแทรกแซง<br>ประเด็นที่ ๒ การบูรณาการเทคโนโลยีดิจิทัลและการปรับให้ทันสมัยอย่างเต็มรูปแบบ มีประเด็นปัญหา "วิธีการตรวจสอบความถูกต้องของสถานะบัตรในปัจจุบัน" ยังเป็นถ้อยคำที่กว้าง ข้อเสนอแนะควรระบุในกฎหมายหรือกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรานี้ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ถึงการพัฒนาระบบ "บัตรประจำตัวดิจิทัล (Digital ID)" ควบคู่ไปกับบัตรจริง โดยอาจมีลักษณะเป็นแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์สื่อสารที่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกลางของ กสอ. ซึ่งมีข้อดีคือ การยืนยันตัวตนแบบ Real-time:** สามารถตรวจสอบสถานะได้ทันทีว่าบัตรยังคงใช้งานได้ ไม่ได้ถูกระงับหรือเพิกถอน การกำหนดสิทธิ์การเข้าถึง สามารถกำหนดสิทธิ์การเข้าถึงข้อมูลหรือพื้นที่ที่แตกต่างกันสำหรับบุคลากรแต่ละระดับได้ (เช่น ผู้สอบสวนหลัก, ผู้สังเกตการณ์) ผ่านระบบ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ดิจิทัล ความปลอดภัยสูงสุด สามารถระงับการใช้งานบัตรได้ทันทีในกรณีที่บัตรสูญหายหรือผู้ถือบัตรพ้นจากหน้าที่<br>ประเด็นที่ ๓ การสร้างกลไกการประสานงานและการฝึกอบรมระหว่างหน่วยงาน ประเด็นปัญหา การมีกฎหมายเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ หากหน่วยงานหน้างานอื่นๆ ไม่มีความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ของ กสอ. ข้อเสนอแนะควรเพิ่มอนุมาตราที่ให้อำนาจและ "หน้าที่" แก่ กสอ. ในการจัดให้มีการฝึกอบรมหรือชี้แจงทำความเข้าใจเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้และบทบาทของผู้ถือบัตรประจำตัว ให้แก่หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือและความเข้าใจที่ถูกต้อง ลดแรงเสียดทานในการปฏิบัติงานจริง<br>ประเด็นที่ ๔ การจำแนกประเภทและระดับของบัตรให้ชัดเจน ประเด็นปัญหา ผู้ปฏิบัติงานสอบสวนมีหลายระดับและสถานะ (เช่น ผู้สอบสวนหลัก, ที่ปรึกษา, ผู้สังเกตการณ์) ซึ่งอาจมีขอบเขตอำนาจหน้าที่และการเข้าถึงข้อมูลที่ละเอียดอ่อนแตกต่างกัน ข้อเสนอแนะ ควรกำหนดให้บัตรประจำตัวมีการระบุ "สถานะการเข้าร่วมสอบสวน" ที่ชัดเจน และอาจใช้สีหรือสัญลักษณ์ที่แตกต่างกันสำหรับแต่ละสถานะ เพื่อให้เจ้าหน้าที่หน้างานสามารถรับทราบและอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้องตามระดับชั้นของอำนาจหน้าที่นั้นๆ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ประเด็นที่ ๕ ความสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญและหลักการคุ้มครองสิทธิ ประเด็นปัญหา แม้ร่างมาตรานี้จะมีความจำเป็นอย่างยิ่ง แต่การให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการเข้าถึงสถานที่หรือข้อมูลต่างๆ อาจถูกมองว่ากระทบต่อสิทธิส่วนบุคคลได้ ข้อเสนอแนะ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการของรัฐธรรมนูญ ควรเพิ่มถ้อยคำที่เน้นย้ำว่า "การใช้อำนาจตามบัตรประจำตัวนี้ให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็นและสมควรแก่เหตุ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงอันเป็นไปเพื่อการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะและความปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นสำคัญ" การเพิ่มถ้อยคำนี้จะช่วยสร้างดุลยภาพระหว่างอำนาจหน้าที่ของรัฐกับการคุ้มครองสิทธิของเอกชน และยืนยันว่าการดำเนินการดังกล่าวสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ<br>(๓) ข้อเสนอแนะเชิงถ้อยคำ (ตัวอย่างการปรับปรุง) เพื่อประกอบความเห็นข้างต้น ขอยกตัวอย่างการปรับปรุงถ้อยคำในวรรคท้ายของร่างมาตรา ๖๔/๖ ทวิ ดังนี้<br>ร่างเดิม "ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้เกี่ยวข้องยอมรับและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถือบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนในการเข้าถึงสถานที่ วัตถุ เอกสาร หรือข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้" | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อเสนอปรับปรุง "ให้ถือว่าผู้ถือบัตรประจำตัวตามวรรคหนึ่งเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาซึ่งปฏิบัติการตามหน้าที่ และให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้เกี่ยวข้องต้องอำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือแก่ผู้ถือบัตรในการเข้าถึงสถานที่ วัตถุ เอกสาร ข้อมูล หรือบุคคลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้โดยไม่ชักช้า **การขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกตามสมควร ให้ถือเป็นความผิดและต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้ในหมวด...** ทั้งนี้ การใช้อำนาจดังกล่าวให้กระทำได้เพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนตามวัตถุประสงค์แห่งพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น"<br>๒.๒ ควรแก้ไขโดยการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะโดยละเอียด<br>(๑) ควรแก้ไข<br>๑) การวิเคราะห์ในเชิงหลักการความจำเป็นและความเหมาะสมของการมีบทบัญญัตินี้ การเสนอให้มีมาตรา ๖๔/๖ ทวิ ถือเป็นหลักการที่ถูกต้องและสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากลอย่างสมบูรณ์ ด้วยเหตุผลคือ<br>- การประกันการเข้าถึงพื้นที่โดยทันที (Guarantee of Immediate Access) หัวใจสำคัญของการสอบสวนอุบัติเหตุคือ "นาทีทอง" (Golden Hour) หลังเกิดเหตุ การเข้าถึงพื้นที่เกิดเหตุ ซากอากาศยาน หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องได้อย่างรวดเร็วปราศจากอุปสรรค เป็นปัจจัยชี้ขาดในการรักษาความ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | สมบูรณ์ของพยานหลักฐาน (Preservation of Evidence) บัตรประจำตัวที่ออกโดยอำนาจแห่งกฎหมายจะเป็นเครื่องมือยืนยันสถานะและอำนาจหน้าที่ของผู้สอบสวน ทำให้สามารถผ่านเข้าพื้นที่ควบคุมหรือพื้นที่หวงห้ามได้อย่างทันท่วงที ลดขั้นตอนการประสานงานที่ล่าช้าและขจัดข้อโต้แย้งที่หน้างาน<br>- การสร้างความชัดเจนทางกฎหมายและสถานะของเจ้าหน้าที่ (Legal Clarity and Official Status) การมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจ กสอ. ในการออกบัตรโดยตรง เป็นการสร้างฐานทางกฎหมายที่มั่นคงและชัดเจน ผู้ถือบัตรย่อมมีสถานะเป็น "เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมาย" ในการปฏิบัติการสอบสวน ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งเมื่อต้องปฏิสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่นทั้งฝ่ายปกครอง ตำรวจ ทหาร ผู้ประกอบการเดินอากาศ หรือแม้แต่ประชาชนทั่วไป<br>- การปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ICAO Annex ๑๓) ได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องรับประกันว่าผู้สอบสวนที่ได้รับมอบอำนาจ (Accredited Representatives) และคณะ จะต้องสามารถเข้าถึงพื้นที่เกิดเหตุและพยานหลักฐานได้อย่างไม่มีข้อจำกัด การออกบัตรประจำตัวที่ได้รับการยอมรับจึงเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศได้อย่างสมบูรณ์ และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้แทนจากรัฐอื่นหรือองค์กรระหว่างประเทศที่เข้าร่วมการสอบสวนตามสิทธิ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | - ความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ (Security and Credibility) บัตรประจำตัวช่วยในการควบคุมและรักษาความปลอดภัยของพื้นที่เกิดเหตุ โดยสามารถจำแนกบุคคลที่ได้รับอนุญาตออกจากผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องได้อย่างชัดเจน ป้องกันการปนเปื้อนหรือการทำลายพยานหลักฐาน และเสริมสร้างความน่าเชื่อถือของกระบวนการสอบสวนในสายตาของสาธารณชนและประชาคมการบินระหว่างประเทศ<br>สรุปในเชิงหลักการ การมีบทบัญญัตินี้ "เหมาะสมอย่างยิ่ง" และเป็นสิ่งจำเป็นที่ขาดไม่ได้ในการพัฒนาระบบนิรภัยการบินของประเทศ<br>(๒) การวิเคราะห์ในรายละเอียดของร่างมาตรา และข้อเสนอเพื่อการปรับปรุงแก้ไข แม้หลักการจะถูกต้อง แต่ในรายละเอียดของร่างมาตรา ยังมีจุดที่ควรปรับปรุงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และความรัดกุมสูงสุด ดังนี้<br>ประเด็นที่ ๑: การบังคับใช้และสภาพบังคับของบัตร ข้อสังเกตร่างมาตราฯ ในวรรคท้ายกำหนดให้ "ส่วนราชการ...ยอมรับและอำนวยความสะดวก" ซึ่งเป็นการกำหนดหน้าที่ แต่ยังขาดกลไกบังคับในกรณีที่มีการขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวก ซึ่งอาจทำให้บัตรประจำตัวขาด "ความศักดิ์สิทธิ์" ในทางปฏิบัติ หลักการที่ควรแก้ไขเพื่อให้การสอบสวนดำเนินไปได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพสูงสุด กฎหมายต้องมีสภาพบังคับที่แท้จริง การขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของผู้สอบสวนซึ่งมี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | บัตรประจำตัวที่ออกตามกฎหมายนี้ ถือเป็นการขัดขวางกระบวนการค้นหาสาเหตุเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งเป็นประโยชน์สาธารณะที่สำคัญยิ่ง จึงควรมีบทลงโทษที่ชัดเจนสอดคล้องกับหลักนิติธรรมตามรัฐธรรมนูญฯ ที่มุ่งให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิผล จึงมีข้อเสนอแนะ เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับความคุ้มครองการปฏิบัติหน้าที่ ควรเพิ่มข้อความในตอนท้ายของมาตรานี้ว่า "ผู้ถือบัตรประจำตัวนี้ย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายในการปฏิบัติหน้าที่ และการขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้ถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้" และเพิ่มบทกำหนดโทษ ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในหมวดบทกำหนดโทษของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ เพื่อกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ขัดขวาง ข่มขู่ หรือไม่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนโดยไม่มีเหตุอันสมควร ซึ่งจะทำให้บทบัญญัตินี้มีสภาพบังคับอย่างแท้จริง<br>ประเด็นที่ ๒ ความทันสมัยและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Modernization and Digital Technology Application)<br>ข้อสังเกต ร่างมาตราฯ ในส่วนองค์ประกอบของบัตร (วรรคสอง (๔)) กล่าวถึง "วิธีการตรวจสอบความถูกต้องของสถานะบัตรในปัจจุบัน" ซึ่งเปิดกว้าง แต่ไม่ได้ผลักดันให้เกิดการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งขัดกับแนวทางการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลและความจำเป็นในการตรวจสอบที่รวดเร็วและแม่นยำ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | หลักการที่ควรแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับยุคสมัย เพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความโปร่งใส ควรออกแบบระบบบัตรประจำตัวให้เป็นระบบดิจิทัล (Digital-First) ซึ่งสามารถตรวจสอบสถานะได้แบบ real-time และยากต่อการปลอมแปลง โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้<br>- กำหนดให้มีระบบทะเบียนกลางอิเล็กทรอนิกส์ ในวรรคท้ายของมาตรานี้ ควรเพิ่มอำนาจให้ กสอ. จัดทำ "ระบบทะเบียนกลางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวน" ซึ่งต้องสามารถเข้าถึงได้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการตรวจสอบสถานะบัตร (เช่น สถานะบัตรยังใช้งานได้, ถูกระงับ, หรือหมดอายุ) ได้ตลอดเวลา<br>- ส่งเสริมบัตรในรูปแบบดิจิทัล (Digital ID) ควรระบุให้ชัดเจนว่า "บัตรประจำตัวตามมาตรานี้อาจจัดทำในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือดิจิทัลซึ่งสามารถแสดงผ่านอุปกรณ์สื่อสารได้ และให้มีผลบังคับใช้เช่นเดียวกับบัตรในรูปแบบปกติ"<br>- รายละเอียดบนบัตร ควรเพิ่มข้อกำหนดให้บัตรมี "รหัสคิวอาร์ (QR Code) หรือเทคโนโลยีอื่นที่เทียบเท่า เพื่อการเชื่อมโยงไปยังระบบทะเบียนกลางสำหรับตรวจสอบสถานะและความถูกต้องของบัตร"<br>ประเด็นที่ ๓ ความชัดเจนและครอบคลุมของเนื้อหาบนบัตรและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ข้อสังเกต แม้ร่างมาตราฯ จะกำหนดองค์ประกอบไว้ค่อนข้างดี แต่ยังขาดรายละเอียดที่สำคัญในทาง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ปฏิบัติบางประการ หลักการที่ควรแก้ไข บัตรประจำตัวควรเป็นเอกสารที่สมบูรณ์ในตัวเอง (Self-contained) สามารถสื่อสารอำนาจหน้าที่และสิทธิของผู้ถือบัตรให้ผู้พบเห็นเข้าใจได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในสถานการณ์ฉุกเฉินและเมื่อต้องทำงานร่วมกับชาวต่างชาติ จึงมีข้อเสนอแนะ<br>- กำหนดให้เป็นเอกสารสองภาษา เพิ่มข้อกำหนดในวรรคสองว่า "บัตรประจำตัวต้องจัดทำเป็นสองภาษา คือ ภาษาไทยและภาษาอังกฤษเป็นอย่างน้อย"<br>- ระบุข้อความอ้างอิงสิทธิที่สำคัญ เพิ่มข้อกำหนดในวรรคสอง (๑) ให้ชัดเจนขึ้นเป็น "(๑) ข้อความอ้างอิงถึงอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งสิทธิในการเข้าถึงพื้นที่และพยานหลักฐานโดยไม่มีข้อจำกัด ตามหลักสากล" การระบุข้อความนี้บนบัตรจะช่วยให้การปฏิบัติงานราบรื่นขึ้นอย่างมาก<br>ประเด็นที่ ๔ ความโปร่งใสและการตรวจสอบถ่วงดุล ข้อสังเกตร่างมาตราฯ ให้อำนาจ กสอ. ในการออกบัตร แต่ยังขาดกลไกที่สะท้อนความโปร่งใสของกระบวนการออกและเพิกถอนบัตร หลักการที่ควรแก้ไข การใช้อำนาจรัฐทุกประเภทต้องเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล ซึ่งรวมถึงความโปร่งใสที่ตรวจสอบได้ เพื่อป้องกันการใช้อำนาจโดยมิชอบ โดยมีข้อเสนอแนะ<br>- กำหนดให้การออกและเพิกถอนบัตรต้องทำเป็นคำสั่งที่ตรวจสอบได้ เพิ่มเติมหลักการในวรรคท้ายว่า "การออก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การระงับ หรือการเพิกถอนบัตร ให้กระทำเป็นคำสั่งของผู้อำนวยการ กสอ. โดยระบุเหตุผลไว้เป็นลายลักษณ์อักษร"<br>- การรายงาน อาจกำหนดให้ กสอ. จัดทำรายงานสรุปจำนวนบัตรที่ออก ระงับ และเพิกถอน เป็นรายปี เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือเผยแพร่ต่อสาธารณะ<br>(๓) ข้อเสนอถ้อยคำเพื่อการแก้ไขร่างมาตรา ๖๔/๖ ทวิ (ฉบับสมบูรณ์) จากหลักการและเหตุผลข้างต้น ขอเสนอถ้อยคำเพื่อการแก้ไขร่างมาตรา ๖๔/๖ ทวิ ดังนี้<br>"มาตรา ๖๔/๖ ทวิ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ให้ กสอ. มีอำนาจออกบัตรประจำตัวสำหรับผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวน ซึ่งต้องจัดทำเป็นสองภาษา (ไทยและอังกฤษ) เป็นอย่างน้อย ให้แก่<br>(๑) กรรมการ กสอ., ผู้อำนวยการ กสอ., เจ้าหน้าที่ของสำนักงาน กสอ. และบุคคลอื่นซึ่งผู้อำนวยการ กสอ. ได้แต่งตั้งหรือมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงเป็นการเฉพาะราย<br>(๒) ผู้แทนที่ได้รับมอบอำนาจ, ที่ปรึกษา, ผู้สังเกตการณ์, และผู้เชี่ยวชาญ จากรัฐอื่นหรือองค์การระหว่างประเทศที่ได้รับการแต่งตั้งให้เข้าร่วมการสอบสวนตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา<br>บัตรประจำตัวตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดทำตามแบบมาตรฐานที่ กสอ. กำหนดและอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๑) ข้อความอ้างอิงถึงอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ และสิทธิในการเข้าถึงพื้นที่ ซากอากาศยาน วัตถุ เอกสาร หรือข้อมูลที่จำเป็นต่อการสอบสวนโดยปราศจากการขัดขวาง<br>(๒) ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง และสถานะในการเข้าร่วมสอบสวนของผู้ถือบัตร เลขประจำตัว และลายมือชื่อผู้มีอำนาจออกบัตร<br>(๓) รูปถ่ายของผู้ถือบัตรซึ่งเห็นใบหน้าชัดเจน<br>(๔) เครื่องหมายป้องกันการปลอมแปลง และรหัสคิวอาร์ (QR Code) หรือเทคโนโลยีอื่นที่เทียบเท่าซึ่งเชื่อมโยงไปยังระบบทะเบียนกลางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการตรวจสอบสถานะบัตร<br>(๕) วันที่ออกบัตร วันที่บัตรสิ้นอายุ และเงื่อนไขการใช้บัตร บัตรประจำตัวให้มีอายุไม่เกินระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่เกินระยะเวลาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ในภารกิจการสอบสวนนั้น ๆ ผู้ถือบัตรต้องแสดงบัตรเมื่อปฏิบัติหน้าที่ และต้องคืนบัตรเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนด หรือพ้นจากหน้าที่ หรือถูกสั่งให้คืน ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานของรัฐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องยอมรับและอำนวยความสะดวกโดยพลันแก่ผู้ถือบัตรประจำตัวซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ในการเข้าถึงสถานที่ วัตถุ เอกสาร หรือข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ การขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกตามวรรคนี้โดยไม่มีเหตุอันสมควรให้ถือเป็นความผิดและต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในหมวดบทกำหนดโทษ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขเกี่ยวกับการออก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การใช้ อายุบัตร การคืนบัตร การระงับหรือเพิกถอนบัตร ตลอดจนการจัดทำและบริหารจัดการระบบทะเบียนกลางอิเล็กทรอนิกส์ และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามข้อบังคับของ กสอ."<br>(๔) พร้อมกันนี้ ขอเสนอให้เพิ่มเติมบทกำหนดโทษในหมวดที่เกี่ยวข้อง "มาตรา [xxx]** ผู้ใดขัดขวางหรือไม่อำนวยความสะดวกโดยไม่มีเหตุอันสมควร แก่ผู้ถือบัตรประจำตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่สอบสวนตามมาตรา ๖๔/๖ ทวิ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน [..] ปี หรือปรับไม่เกิน [..] บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการและเหตุผลประกอบการพิจารณา ร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี ที่เสนอให้ กสอ. มีอำนาจออกหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงการเข้าร่วมการสอบสวนฯ นั้น มีหลักการพื้นฐานที่ถูกต้องและจำเป็นอย่างยิ่งในการสร้างกรอบทางกฎหมายที่ชัดเจนสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้เข้าร่วมการสอบสวนทุกคน ทั้งฝ่ายไทยและผู้แทนจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากลของ ICAO ภาคผนวกที่ ๑๓ ที่เน้นย้ำถึงความจำเป็นในการมีกรอบกฎหมายที่ชัดเจนเพื่อสนับสนุนกระบวนการสอบสวนให้เป็นอิสระและมีประสิทธิภาพ การมีเพียงบัตรประจำตัว (ตามร่างมาตรา ๖๔/๖ ทวิ) เป็นเพียงการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ให้อำนาจในการ "เข้าถึง" สถานที่ แต่ยังขาดมิติในการกำหนด "ขอบเขตความรับผิดชอบ สิทธิ หน้าที่ ความคุ้มครองทางกฎหมาย และเงื่อนไขการรักษาความลับ" ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการสอบสวนที่มีคุณภาพและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ดังนั้น การเพิ่มเติมมาตรานี้จึงเป็นการอุดช่องว่างทางกฎหมายที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้บทบัญญัตินี้บรรลุเจตนารมณ์อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และคุณภาพสูงสุดตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญทุกมาตรา โดยเฉพาะในมิติที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของรัฐ (หมวด ๕) สิทธิเสรีภาพของปวงชนชาวไทย (หมวด ๓) และแนวนโยบายแห่งรัฐ (หมวด ๖) ร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี ในปัจจุบันยังมีประเด็นที่สามารถปรับปรุงแก้ไขให้มีความสมบูรณ์ ครบวงจร และทันสมัยยิ่งขึ้น เพื่อยกระดับกฎหมายการเดินอากาศของไทยให้เป็นมาตรฐานชั้นนำระดับโลกได้อย่างแท้จริง จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขในหลักการสำคัญ ๔ ประการดังต่อไปนี้<br>๑) หลักการความโปร่งใสและการมีส่วนร่วมของประชาชน (Principle of Transparency and Public Participation) ประเด็นปัญหา ร่างมาตราปัจจุบันมุ่งเน้นไปที่กระบวนการภายในระหว่าง กสอ. และผู้เข้าร่วมการสอบสวน แต่ยังขาดมิติของการสร้างความโปร่งใสและความเชื่อมั่นต่อสาธารณะ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการบริหารราชการแผ่นดินยุคใหม่ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๖ และสิทธิในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ประชาชนตามมาตรา ๔๑ หลักการที่เสนอให้แก้ไขควรกำหนดให้การแต่งตั้งและข้อตกลงดังกล่าว โดยเฉพาะกับผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกหรือผู้แทนจากต่างประเทศ ต้องมีความโปร่งใสในระดับที่สาธารณชนสามารถตรวจสอบได้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่ากระบวนการสอบสวนปราศจากอคติและผลประโยชน์ทับซ้อน จึงเสนอถ้อยคำเพื่อประกอบการแก้ไขเพิ่มวรรคท้ายของร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี ว่า "ให้ กสอ. จัดทำสรุปสาระสำคัญของหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลงตามวรรคหนึ่งที่มิใช่ข้อมูลอันกระทบต่อความมั่นคงของรัฐหรือความลับในสำนวนการสอบสวน เผยแพร่ต่อสาธารณะผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงาน กสอ. ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้ลงนาม เพื่อประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นและความโปร่งใสในการปฏิบัติหน้าที่"<br>๒) หลักการคุ้มครองสิทธิและสถานะทางกฎหมายของผู้เข้าร่วมการสอบสวน (Principle of Legal Protection and Status of Investigators) ประเด็นปัญหา ร่างมาตราปัจจุบันระบุถึง "สิทธิที่พึงได้รับ" แต่ยังไม่มีความชัดเจนในเรื่อง "ความคุ้มครองทางกฎหมาย" ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกที่มิใช่เจ้าหน้าที่ของรัฐ อาจมีความลังเลในการให้ความเห็นอย่างตรงไปตรงมาหากปราศจากความคุ้มครองจากการถูกฟ้องร้องในภายหลัง ซึ่งอาจกระทบต่อประสิทธิภาพสูงสุดของการสอบสวน หลักการที่เสนอให้แก้ไข เพื่อดึงดูด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ผู้ทรงคุณวุฒิระดับสูงและสร้างหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ควรกำหนดให้บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งตามมาตรานี้ได้รับความคุ้มครองทางกฎหมายเสมือนเป็นเจ้าพนักงานที่ปฏิบัติการตามหน้าที่ ตราบเท่าที่การกระทำนั้นเป็นไปโดยสุจริตและไม่ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ซึ่งสอดคล้องกับหลักนิติธรรมตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๒๖ เสนอถ้อยคำเพื่อประกอบการแก้ไข เพิ่มข้อความในส่วนของ "สิทธิที่พึงได้รับ" หรือเพิ่มเป็นวรรคใหม่ว่า "ผู้ได้รับการแต่งตั้งตามมาตรานี้ ซึ่งกระทำการโดยสุจริตตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ระบุไว้ในหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลง ย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเสมือนเป็นเจ้าพนักงานของรัฐในการปฏิบัติการตามหน้าที่ และไม่ต้องรับผิดทั้งทางแพ่งและทางอาญาอันเนื่องมาจากการกระทำดังกล่าว เว้นแต่จะเป็นการกระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง"<br>๓) หลักการบูรณาการและการเสริมสร้างศักยภาพของชาติและท้องถิ่น (Principle of Integration and National/Local Capacity Building) ประเด็นปัญหา ร่างมาตราปัจจุบันมีลักษณะเป็นกระบวนการทางธุรการ (Administrative Process) แต่ยังขาดมิติเชิงยุทธศาสตร์ในการใช้โอกาสจากการสอบสวนอุบัติเหตุแต่ละครั้งเพื่อ "สร้างและพัฒนา" องค์ความรู้และศักยภาพของบุคลากรไทย ซึ่งเป็นไปตามแนวนโยบายแห่งรัฐด้านการพัฒนา | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (รัฐธรรมนูญ มาตรา ๖๙) และการพัฒนาประเทศ (มาตรา ๖๕) หลักการที่เสนอให้แก้ไขในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ ควรมีเงื่อนไขในข้อตกลงที่ส่งเสริมให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ เทคโนโลยี และประสบการณ์ให้กับบุคลากรของ กสอ. หรือสถาบันการศึกษาในประเทศ เพื่อเป็นการสร้างศักยภาพของชาติในระยะยาว ลดการพึ่งพาจากภายนอก และสอดคล้องกับแนวคิด "ท้องถิ่นนิยมสมัยใหม่" ที่มุ่งพัฒนาขีดความสามารถของคนในชาติ จึงเสนอถ้อยคำเพื่อประกอบการแก้ไข เพิ่มข้อความในส่วนของ "เงื่อนไข" ในข้อตกลงว่า "ในกรณีที่เป็นการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ ให้ข้อตกลงดังกล่าวกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการถ่ายทอดความรู้ เทคโนโลยี และประสบการณ์ในการสอบสวน ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ของสำนักงาน กสอ. หรือบุคลากรจากหน่วยงานอื่นของรัฐหรือสถาบันการศึกษาที่ กสอ. เห็นสมควร เพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างศักยภาพการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของประเทศในระยะยาว"<br>๔) หลักการตรวจสอบถ่วงดุลและความสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ (Principle of Checks and Balances and Constitutional Consistency) ประเด็นปัญหา ร่างมาตราให้อำนาจ กสอ. ในการกำหนดรายละเอียดของข้อตกลง ซึ่งแม้จะมีความยืดหยุ่น แต่ก็อาจขาดกรอบการตรวจสอบถ่วงดุลที่ชัดเจน เพื่อให้แน่ใจว่าข้อตกลงเหล่านั้นสอดคล้องกับหลักการบริหารราชการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | แผ่นดินที่ดีและไม่กระทบสิทธิของบุคคลเกินสมควร หลักการที่เสนอให้แก้ไข ควรกำหนดให้ "หลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบมาตรฐาน" ของหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลง ต้องถูกจัดทำในรูปแบบของ "ข้อบังคับของ กสอ." ซึ่งต้องผ่านกระบวนการจัดทำกฎหมายลำดับรองและประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้เกิดการตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายและความโปร่งใส เป็นการสร้างกลไกตรวจสอบถ่วงดุลการใช้อำนาจของ กสอ. จึงเสนอถ้อยคำเพื่อประกอบการแก้ไข ปรับปรุงส่วนท้ายของร่างมาตรา ๖๔/๖ ตรี วรรคท้ายว่า "หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการออก การใช้ อายุหนังสือ การออกข้อจำกัด การระงับหรือเพิกถอน ตลอดจนแบบมาตรฐานของหนังสือแต่งตั้งและข้อตกลง และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้กำหนดในข้อบังคับของ กสอ. และให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๔๙ | มาตรา ๕๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ให้ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการ | ๑<br>๒๕% | ๓<br>๗๕% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** โดยไม่มีข้อคิดเห็นอื่นเพิ่มเติม<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) ประเด็นที่ควรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมโดยละเอียด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ขอเสนอให้แก้ไขร่างมาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ ในประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างมาตราที่เสนอ เนื่องจากร่างมาตรานี้เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ผู้ตรวจประเมินของ ICAO เห็นว่าต้องมีว่าต้องมีหลักเกณฑ์ในเรื่องการคุ้มครองเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวกับการสอบสวนไม่ให้ถูกนำไปใช้ในกระบวนการอื่น เช่น กระบวนการยุติธรรม แต่กำหนดให้มีกลไกในการชั่งน้ำหนักระหว่างประสิทธิภาพในการ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | สอบสวนตามมาตรา ๖๔/๑๘ วรรคสอง ได้รับความคุ้มครองและไม่อาจถูกเปิดเผยหรือใช้ในกระบวนการอื่น เว้นแต่โดยผลของการพิจารณาชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์สาธารณะกับผลกระทบต่อการสอบสวนด้านความปลอดภัยโดยคณะกรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้นเฉพาะกรณี ว่าการเปิดเผยหรือการใช้ข้อมูลดังกล่าวมีความจำเป็นและประโยชน์สาธารณะ มีน้ำหนักเหนือกว่าผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการสอบสวนในปัจจุบันหรือในอนาคต ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดตามภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา คณะกรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้นเฉพาะกรณีตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงยุติธรรม ผู้แทนสำนักงานศาล | | | ๑) องค์ประกอบ สถานะ และความเป็นอิสระของ "คณะกรรมการชั่งน้ำหนัก" ปัญหา ร่างกฎหมายระบุเพียง "คณะกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้นเฉพาะกรณี" ซึ่งมีความคลุมเครือสูง อาจเปิดช่องให้เกิดการแต่งตั้งโดยใช้ดุลยพินิจทางการเมืองในแต่ละครั้ง ขาดความต่อเนื่อง และอาจขาดความเป็นกลางหรือความเชี่ยวชาญที่จำเป็นอย่างแท้จริงจากการวิเคราะห์ การตัดสินใจว่าจะเปิดเผยข้อมูลที่อ่อนไหวอย่างยิ่งนี้หรือไม่ เป็นการชั่งน้ำหนักระหว่างหลักการทางกฎหมายที่สำคัญสองประการ การตัดสินใจจึงควรมีลักษณะกึ่งตุลาการ (Quasi-judicial) และต้องกระทำโดยคณะบุคคลที่มีความเป็นอิสระอย่างแท้จริงจากฝ่ายบริหารและปราศจากอิทธิพลทางการเมืองหรือแรงกดดันจากสังคม การแต่งตั้งเป็นรายกรณีโดยคณะรัฐมนตรีอาจไม่สามารถรับประกันความเป็นอิสระนี้ได้ จึงมีข้อเสนอแก้ไข ควรบัญญัติองค์ประกอบของคณะกรรมการนี้ไว้ในตัวบทกฎหมายให้ชัดเจน โดยกำหนดให้ประกอบด้วยบุคคลจากตำแหน่งที่เป็นกลางและมีความเชี่ยวชาญสูง เช่น ประธานศาลฎีกา หรือผู้แทนประธานศาลปกครองสูงสุดหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือผู้แทน อัยการสูงสุดหรือผู้แทน ผู้ทรงคุณวุฒิอิสระด้านความปลอดภัยการบินซึ่งไม่เป็นกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ของ กสอ. (เพื่อป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน) ผู้ทรงคุณวุฒิอิสระด้านกฎหมายมหาชน การกำหนดองค์ประกอบเช่นนี้จะสร้าง | สอบสวนและความปลอดภัยทางด้านการบินกับผลประโยชน์สาธารณะ (Balancing Test) โดยคณะกรรมการที่มีความน่าเชื่อถือ โดยจะมีการกำหนดรายละเอียดซึ่งจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณา |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ยุติธรรม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบินพลเรือนหรือความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งไม่เป็นกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ของ กสอ.<br>แนวทางการพิจารณาชั่งน้ำหนักผลประโยชน์สาธารณะกับผลกระทบต่อการสอบสวนด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงการพิจารณาว่า การเปิดเผยหรือการใช้ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนเพื่อใช้ในกระบวนการยุติธรรม มีประโยชน์สาธารณะมากกว่าผลกระทบด้านลบที่อาจทำให้ความร่วมมือของพยานลดลงการสอบสวนด้านความปลอดภัย และ การรักษาความปลอดภัย สูญเสียประสิทธิภาพ หรือความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระหว่างประเทศลดลงหรือไม่” | | | หลักประกันด้านความเป็นกลาง ความเชี่ยวชาญ และความต่อเนื่องในการใช้ดุลยพินิจ<br>๒) การกำหนด "หลักเกณฑ์ในการชั่งน้ำหนัก" ให้ชัดเจนและรัดกุมยิ่งขึ้น ปัญหา ถ้อยคำที่ว่า "ความจำเป็นและประโยชน์สาธารณะมีน้ำหนักเหนือกว่าผลกระทบเชิงลบ" ยังคงเป็นนามธรรมและเปิดกว้างต่อการตีความอย่างสูง การวิเคราะห์เพื่อป้องกันไม่ให้ข้อยกเว้นกลายเป็นหลักการทั่วไป (The exception becomes the rule) และเพื่อเป็นแนวทางให้คณะกรรมการใช้ดุลยพินิจได้อย่างสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ควรมีการกำหนดกรอบหรือปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยอ้างอิงจากแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดตามภาคผนวกที่ ๑๓ จึงมีข้อเสนอแก้ไข ควรเพิ่มเติมวรรคที่ระบุถึงปัจจัยที่คณะกรรมการต้องพิจารณาประกอบการชั่งน้ำหนัก ดังนี้<br>- ผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลต่อความสามารถในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต (Chilling Effect) ความร้ายแรงของการกระทำที่อยู่ในกระบวนการยุติธรรมอื่นนั้น ว่ามีลักษณะเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือไม่ ข้อมูลนั้นสามารถหาได้จากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่ข้อมูลจากการสอบสวนอุบัติเหตุหรือไม่ ระดับความอ่อนไหวของข้อมูลแต่ละประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บันทึกเสียงในห้องนักบิน (CVR), ข้อมูลส่วนบุคคล, และคำให้การของพยาน ซึ่งควรได้รับการคุ้มครองใน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ระดับสูงสุด ประโยชน์สาธารณะนั้นต้องมิใช่เป็นเพียงประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ เศรษฐกิจ หรือเพื่อสนองความสนใจของสาธารณชน แต่ต้องเป็นประโยชน์ต่อการอำนวยความยุติธรรมในคดีสำคัญอย่างแท้จริง<br>- การกำหนดประเภทของข้อมูลที่ได้รับการคุ้มครองให้ชัดแจ้ง ปัญหาร่างฯ ใช้คำว่า "ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐาน" ซึ่งครอบคลุมกว้าง แต่ไม่ได้ระบุประเภทของข้อมูลที่มีความอ่อนไหวสูงสุดที่ควรได้รับการคุ้มครองเป็นพิเศษตามที่ภาคผนวกที่ ๑๓ แนะนำไว้ จากการวิเคราะห์ การระบุประเภทของข้อมูลที่อ่อนไหวเป็นพิเศษให้ชัดเจนในกฎหมาย จะเป็นการสร้างแนวป้องกันชั้นแรกที่แข็งแกร่ง ทำให้เกิดความชัดเจนต่อทุกฝ่าย และลดภาระของคณะกรรมการชั่งน้ำหนักที่จะต้องพิจารณาคำขอเปิดเผยข้อมูลเหล่านี้บ่อยครั้ง ข้อเสนอแก้ไขควรเพิ่มอนุมาตราที่ระบุประเภทของข้อมูลที่ไม่อาจเปิดเผยได้ เว้นแต่จะเข้าเงื่อนไขการชั่งน้ำหนักที่เข้มงวดที่สุด โดยให้รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง คำให้การของบุคคลที่ได้จากการสอบสวน บันทึกการสื่อสารระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ บันทึกเสียงและบันทึกภาพในห้องนักบิน (CVR/CIR) และสำเนาถอดเสียงหรือภาพ บันทึกและข้อมูลจากเครื่องบันทึกข้อมูลการบิน (FDR) ความเห็นที่แสดงออกในการวิเคราะห์ข้อมูลโดยคณะผู้สอบสวน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | - กระบวนการและผู้มีสิทธิยื่นคำร้องขอให้เปิดเผยข้อมูล ปัญหา ร่างฯ ไม่ได้กำหนดว่าใครเป็นผู้มีสิทธิยื่นคำร้องและกระบวนการเป็นอย่างไร ทำให้ศาลในคดีแพ่งหรืออาญา หรือแม้แต่คู่ความ อาจยื่นคำร้องโดยตรงได้ง่ายเกินไป การวิเคราะห์เพื่อให้การพิจารณาเป็นไปอย่างรอบคอบและกลั่นกรองคำขอที่ไม่จำเป็นออกไป ควรมีขั้นตอนและกำหนดผู้มีสิทธิยื่นคำร้องที่ชัดเจน จึงมีข้อเสนอแก้ไข ควรกำหนดให้การยื่นคำร้องขอให้คณะกรรมการชั่งน้ำหนักพิจารณา ต้องกระทำโดย "ศาล" ที่พิจารณาคดีนั้น ๆ อยู่เท่านั้น โดยศาลจะเป็นผู้กลั่นกรองในชั้นต้นว่าคำขอนั้นมีน้ำหนักเพียงพอหรือไม่ ก่อนที่จะส่งเรื่องให้คณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป<br>(๒) ข้อเสนอถ้อยคำเพื่อการแก้ไข (ร่างมาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ ฉบับแก้ไข) เพื่อประโยชน์ในการอภิปราย ขอนำเสนอตัวอย่างร่างมาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ ที่ได้รวมข้อเสนอแนะข้างต้นไว้ ดังนี้<br>"มาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ เพื่อประโยชน์สูงสุดในการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานในอนาคต ให้ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามมาตรา ๖๔/๑๘ วรรคสอง ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงรายการตามวรรคห้า ได้รับความคุ้มครองและไม่อาจถูกนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกจากการสอบสวนด้านความปลอดภัย และไม่อาจถูกเรียกเป็นพยานหลักฐานหรือนำไปใช้ในกระบวนการพิจารณาทางแพ่ง อาญา วินัย หรือปกครองใด ๆ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การเปิดเผยหรือการนำข้อมูลตามวรรคหนึ่งไปใช้ในกระบวนการอื่นจะกระทำได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยานเท่านั้น [ปรับชื่อให้ชัดเจน]<br>คณะกรรมการตามวรรคสอง ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลดังต่อไปนี้<br>(๑) ประธานศาลฎีกา เป็นประธานกรรมการ<br>(๒) ประธานศาลปกครองสูงสุด เป็นรองประธานกรรมการ<br>(๓) อัยการสูงสุด เป็นกรรมการ<br>(๔) เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นกรรมการ<br>(๕) ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัยการบินที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล ซึ่งไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ของ กสอ. จำนวนหนึ่งคน เป็นกรรมการ<br>(๖) ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมายมหาชน จำนวนหนึ่งคน เป็นกรรมการ [กำหนดองค์ประกอบชัดเจน]<br>ในการพิจารณาอนุญาตตามวรรคสอง ให้คณะกรรมการชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์สาธารณะในการอำนวยความยุติธรรมกับผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการสอบสวนด้านความปลอดภัยทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยต้องคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้เป็นสำคัญ [กำหนดหลักเกณฑ์การชั่งน้ำหนัก]<br>(๑) ข้อมูลดังกล่าวไม่สามารถหาได้จากแหล่งอื่น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๒) การเปิดเผยข้อมูลมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวดต่อการอำนวยความยุติธรรมในคดีที่มีการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง<br>(๓) ผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและความร่วมมือของผู้ให้ข้อมูลในการสอบสวนครั้งต่อไป<br>(๔) ประโยชน์สาธารณะในการเปิดเผยข้อมูลนั้นมีน้ำหนักเหนือกว่าประโยชน์สาธารณะในการคุ้มครองข้อมูลเพื่อความปลอดภัยการบินอย่างชัดแจ้ง<br>ข้อมูลดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นข้อมูลที่มีความอ่อนไหวสูง และการพิจารณาให้เปิดเผยต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่เข้มงวดเป็นพิเศษ [ระบุประเภทข้อมูลที่คุ้มครองเข้มงวด]<br>(๑) คำให้การของบุคคลที่ได้จากการสอบสวน<br>(๒) บันทึกเสียงและบันทึกภาพในห้องนักบิน และสำเนาถอดความ<br>(๓) ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ<br>(๔) ความเห็นของคณะผู้สอบสวน<br>หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขอื่นในการยื่นคำขอ การพิจารณา และการออกคำสั่งของคณะกรรมการ ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๑) หลักการและเหตุผลในการเลือก "ควรแก้ไข" ร่างมาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ ที่เสนอมานี้ มีเจตนารมณ์และหลักการพื้นฐานที่ถูกต้องและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลอย่างยิ่ง โดยเฉพาะภาคผนวกที่ ๑๓ ซึ่งเป็นหัวใจของการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน หลักการสำคัญคือ การสอบสวนอุบัติเหตุมีวัตถุประสงค์เพียงประการเดียว คือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต มิใช่เพื่อการหาผู้กระทำผิดหรือการกำหนดความรับผิด การที่ร่างมาตรานี้กำหนดให้ "ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน" ได้รับความคุ้มครองและไม่อาจนำไปใช้ในกระบวนการอื่น (เช่น กระบวนการยุติธรรมทางแพ่งหรืออาญา) ถือเป็นกลไกที่สำคัญอย่างยิ่งยวดในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ปราศจากการกล่าวโทษ (Just Culture) ซึ่งจะส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น นักบิน ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือช่างซ่อมบำรุง กล้าที่จะให้ข้อมูลอย่างครบถ้วนและตรงไปตรงมา โดยไม่ต้องหวาดกลัวว่าจะถูกนำข้อมูลนั้นไปใช้ดำเนินคดีกับตนเอง ซึ่งเป็นปัจจัยที่ขาดไม่ได้ในการค้นหาสาเหตุรากเหง้า (Root Cause) ของอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม แม้หลักการจะถูกต้อง แต่กลไกในการยกเว้นความคุ้มครองที่เรียกว่าการพิจารณาชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์สาธารณะ (Balancing Test) ที่กำหนดไว้ในร่างมาตรานี้ ยังมีจุดที่ควรพิจารณาแก้ไขอย่างยิ่ง เพื่อให้เกิดความสมดุลสูงสุดระหว่างประโยชน์สาธารณะสองด้าน คือ ประโยชน์ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ด้านความปลอดภัยการบิน และประโยชน์ด้านการอำนวยความยุติธรรม<br>(๒) จุดแข็งและข้อดีของร่างมาตราฉบับนี้<br>๑) การรับรองหลักการสากล เป็นการยกระดับกฎหมายการเดินอากาศของไทยให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล โดยนำหลักการปกป้องข้อมูลจากการสอบสวนอุบัติเหตุมาบัญญัติไว้อย่างชัดแจ้ง<br>๒) การยอมรับกระบวนการชั่งน้ำหนัก ร่างมาตรานี้มิได้ปิดกั้นการเข้าถึงข้อมูลโดยสิ้นเชิง แต่ยอมรับว่าในบางสถานการณ์ประโยชน์สาธารณะด้านการอำนวยความยุติธรรมอาจมีน้ำหนักเหนือกว่าประโยชน์ด้านความปลอดภัยการบิน ซึ่งเป็นแนวทางที่นานาอารยประเทศใช้ปฏิบัติ<br>๓) การกำหนดเกณฑ์การพิจารณาที่ชัดเจน ได้ระบุหลักเกณฑ์ของการชั่งน้ำหนักไว้อย่างชัดเจนว่าความจำเป็นและประโยชน์สาธารณะมีน้ำหนักเหนือกว่าผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการสอบสวน" ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของ Balancing Test จุดที่ควรพิจารณา<br>(๓) ข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไข ประเด็นสำคัญที่สุดที่ควรแก้ไข คือ "กลไก" ที่จะทำหน้าที่พิจารณาชั่งน้ำหนักประโยชน์สาธารณะ ร่างมาตรานี้กำหนดให้เป็นอำนาจของ "คณะกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้นเฉพาะกรณี" ซึ่งเป็นกลไกฝ่ายบริหารที่อาจมีข้อจำกัด ดังนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) ประเด็นด้านความเป็นอิสระและความน่าเชื่อถือ คณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยฝ่ายบริหาร (คณะรัฐมนตรี) อาจถูกตั้งคำถามถึงความเป็นอิสระอย่างแท้จริง โดยเฉพาะในกรณีที่อุบัติเหตุมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานของรัฐหรือมีผลกระทบทางการเมืองสูง การตัดสินใจอาจถูกมองว่ามีอคติหรือได้รับอิทธิพลทางการเมืองได้ ซึ่งจะกระทบต่อความน่าเชื่อถือของกระบวนการทั้งหมด ทั้งในสายตาของประชาชนและประชาคมการบินระหว่างประเทศ<br>๒) ประเด็นด้านความเชี่ยวชาญและองค์ความรู้ การชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์สาธารณะสองด้านที่ซับซ้อนนี้ ต้องการความเข้าใจอย่างลึกซึ้งทั้งในหลักกฎหมาย หลักนิติธรรม และผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน "ศาลยุติธรรมระดับสูง" (เช่น ศาลฎีกา หรือศาลปกครองสูงสุด) โดยธรรมชาติแล้ว มีบุคลากรและกระบวนการที่ถูกออกแบบมาเพื่อการชั่งน้ำหนักคุณค่าและสิทธิต่างๆ ในสังคมอยู่แล้ว และมีประสบการณ์ในการพิจารณาประเด็นสาธารณะที่ซับซ้อน การมอบอำนาจนี้ให้แก่ศาลจึงเหมาะสมกว่าการตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นมาใหม่ในแต่ละครั้ง<br>๓) ประเด็นด้านกระบวนการที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ กระบวนการพิจารณาของศาลเป็นกระบวนการที่เปิดเผย มีขั้นตอนชัดเจนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความ คู่กรณีมีสิทธินำพยานหลักฐานเข้าสืบและโต้แย้งได้อย่างเต็มที่ คำพิพากษาต้อง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | แสดงเหตุผลประกอบและสามารถตรวจสอบได้ ในทางกลับกัน กระบวนการของ "คณะกรรมการเฉพาะกรณี" ยังไม่มีความชัดเจนว่าจะดำเนินการอย่างไร จะเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาโต้แย้งได้เพียงใด และผลการพิจารณาจะผูกพันต่อศาลซึ่งเป็นองค์กรที่มีอำนาจพิจารณาคดีโดยตรงได้อย่างไร<br>๔) ประเด็นด้านความต่อเนื่องและการสร้างบรรทัดฐานการพิจารณาโดยศาลจะนำไปสู่การสร้างบรรทัดฐานที่ชัดเจน ซึ่งจะเป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับกรณีอื่นๆ ในอนาคต ทำให้เกิดความแน่นอนและคาดการณ์ได้ในระบบกฎหมาย แต่การใช้คณะกรรมการเฉพาะกรณี อาจทำให้การตัดสินใจในแต่ละครั้งขาดความต่อเนื่องและเอกภาพ ไม่มีผลผูกพันเป็นบรรทัดฐานที่ชัดเจน<br>(๔) ข้อเสนอในการแก้ไขปรับปรุง (เสนอหลักการและถ้อยคำ) เพื่อแก้ไขข้อจำกัดดังกล่าว และเพื่อเสริมสร้างความน่าเชื่อถือความเป็นอิสระ และความเชี่ยวชาญในกระบวนการชั่งน้ำหนักประโยชน์สาธารณะ ข้าพเจ้าจึงเสนอให้แก้ไขกลไกผู้มีอำนาจตัดสินใจ จาก "คณะกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง" เป็น "ศาล" หลักการที่เสนอให้แก้ไข กำหนดให้การเปิดเผยหรือการนำข้อมูลที่ได้รับการคุ้มครองไปใช้ในกระบวนการอื่น จะกระทำได้ต่อเมื่อ "ศาลยุติธรรมระดับสูง" ได้พิจารณาชั่งน้ำหนักแล้วเห็นว่า การเปิดเผยหรือการใช้ข้อมูลนั้น มีความจำเป็นและประโยชน์สาธารณะในการอำนวยความยุติธรรมมีน้ำหนัก | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เหนือกว่าผลกระทบเชิงลบที่จะเกิดขึ้นต่อความปลอดภัยทางการบิน<br>(๕) ร่างถ้อยคำที่เสนอให้แก้ไข (ตัวอย่าง)<br>"มาตรา ๖๔/๑๘ ทวิ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ให้ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามมาตรา ๖๔/๑๘ วรรคสอง ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงบันทึกเสียงและภาพในห้องนักบิน (Cockpit Voice and Image Recorders) ข้อมูลการบิน (Flight Data Recorders) คำให้การของบุคคล และบันทึกการสื่อสารระหว่างบุคคล ได้รับความคุ้มครองและไม่อาจถูกเปิดเผยหรือใช้ในกระบวนการอื่น<br>การเปิดเผยหรือการนำข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานตามวรรคหนึ่งไปใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ทางแพ่ง หรือทางปกครอง จะกระทำได้ต่อเมื่อศาลฎีกาได้มีคำสั่งอนุญาต<br>ในการพิจารณาเพื่อมีคำสั่งตามวรรคสอง ให้ศาลฎีกาพิจารณาโดยการชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์สาธารณะในการอำนวยความยุติธรรม กับผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยศาลจะมีคำสั่งอนุญาตได้ต่อเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า ประโยชน์สาธารณะในการอำนวยความยุติธรรมจากการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว มีน้ำหนักเหนือกว่าผลกระทบเชิงลบต่อความปลอดภัยทางการบินอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ กระบวนการพิจารณาของ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ศาลต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดตามภาคผนวกที่ ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>เบื้องต้นไม่ขัดข้องในการกำหนดกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยผ่านคณะกรรมการเพื่อคัดกรองข้อมูลที่ควรเปิดเผยต่อสาธารณะให้เกิดความเหมาะสมและทำให้ข้อมูลไม่ถูกนำไปใช้ใช้ในทางอื่นนอกจากการพัฒนาระบบความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางการบินในอนาคต อย่างไรก็ตาม ควรมีการกำหนดให้ข้อมูล เอกสาร.หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ตามมาตรา ๖๔/๑๘ วรรคสองได้รับความคุ้มครองและไม่อาจถูกเปิดเผยหรือใช้ในกระบวนการอื่น เว้นแต่โดยผลของการพิจารณา<br>(๑) ระหว่างประโยชน์สาธารณะกับผลกระทบต่อการสอบสวนด้านความปลอดภัยโดยคณะกรรมการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้นเป็นกรรมการ มีอำนาจเปิดเผยหรือให้มีการใช้ข้อมูลดังกล่าวตามความจำเป็น<br>(๒) ประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการสอบสวนในปัจจุบันหรือในอนาคต<br>ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดตามภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๕๐ | มาตรา ๕๑ ให้ยกเลิกความใน มาตรา ๖๔/๒๔ แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>มาตรา ๖๔/๒๔ ให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อละต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทันท่วงที โดยให้บริการใน | ๒<br>๔๐% | ๓<br>๖๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก<br>๑) เพิ่มความชัดเจนในบทบาทและหน้าที่ของสำนักงาน กชย.: ความใหม่ได้ระบุบทบาทของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (สำนักงาน กชย.) ไว้อย่างชัดเจนว่าเป็น "ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย" และเป็น "หน่วยงานกลางของรัฐ" ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือฯ ซึ่งเป็นการตอกย้ำบทบาทหลักและลดความคลุมเครือที่อาจเกิดขึ้นได้จากความเดิม<br>๒) บูรณาการการทำงานและขยายขอบเขตความร่วมมือ: ความใหม่ได้เน้นย้ำถึงบทบาทในการ "ประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง" ซึ่งเป็นการเปิดช่องให้เกิดความร่วมมือกับหน่วยงานที่หลากหลายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น<br>๓) ครอบคลุมการดำเนินงานที่ครบถ้วนมากขึ้น: ความใหม่ได้ระบุหน้าที่และอำนาจของสำนักงาน กชย. ไว้อย่างครอบคลุมตั้งแต่การจัดทำแผนฯ การกำกับดูแล การศึกษาวิจัย การ | คงเนื้อหาไว้ตามหลักการของร่างที่เสนอ โดยเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่การให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานและแนวปฏิบัติของ ICAO ทั้งนี้ การใช้ถ้อยคำว่า “เขตค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย” จะมีความหมายเหมาะสมกับกรณีที่อาจมีพื้นที่บางส่วนในเขตค้นหาฯ อยู่นอกเขตของประเทศไทยตามความตกลงกันกับประเทศใกล้เคียง ซึ่งการค้นหาจะรวมทั้งอากาศยานไทยและอากาศยานต่างประเทศ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | เขตค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย และให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้<br>(๑) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเสนอให้ กชย. เห็นชอบตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒)<br>(๒) กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรการที่ กชย. กำหนดตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓)(๓) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ<br>(๔) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับ | | | ปฏิบัติการ การประสานงาน การให้คำแนะนำ การติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล ไปจนถึงการปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตการดำเนินงานที่ชัดเจนและครบถ้วน<br>๔) สอดคล้องกับมาตรฐานสากล: การกำหนดให้การดำเนินการต้องเป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ซึ่งต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักสากล<br>๕) ส่งเสริมการสงเคราะห์และช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกำหนดหน้าที่ของสำนักงาน กชย. ให้รวมถึงการ "ให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภยันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย" เป็นการแสดงให้เห็นถึงความใส่ใจในด้านมนุษยธรรม และเป็นการขยายขอบเขตการดำเนินงานให้ครอบคลุมไปถึงการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ด้วย<br>๖) มอบอำนาจให้องค์กรอื่นได้ การกำหนดให้ สำนักงาน กชย. มีหน้าที่และอำนาจที่ชัดเจนขึ้น ทำให้สามารถมอบหมายให้หน่วยงานอื่น ๆ ได้ เพราะรู้ว่าต้องทำอะไร<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข** | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ภยันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย<br>(๕) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง<br>(๖) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ<br>(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย” | | | ๒.๑ ควรแก้ไข บวท. มีข้อสังเกตว่า การให้บริการในเขตค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย หมายความถึงเฉพาะอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทยเท่านั้น หรือครอบคลุมถึงอากาศยานที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประสบภัยในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ ตามตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ระบุว่าเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่การให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของสำนักงาน กชย. จึงควรแก้ไขจาก “....ของประเทศไทย” เป็น “...ในประเทศไทย” ทั้งนี้ ขอให้มีความสอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่จะแก้ไขถ้อยคำ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข มาตรา ๒๘ ซึ่งกำหนดหน้าที่ให้ผู้อำนวยการ กพท. อำนวยความสะดวกในกรณีอากาศยานต่างประเทศเข้ามาช่วยเหลือ ก็ควรย้ายมาอยู่ในหมวดนี้ด้วย *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข โดยมีข้อสังเกตว่า การให้บริการในเขตค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย หมายความถึงเฉพาะอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทยเท่านั้น หรือครอบคลุมถึงอากาศยานที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประสบภัยในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ ตามตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ระบุว่าเป็น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อระบุพื้นที่การให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของสำนักงาน กชย. จึงควรแก้ไขจาก “....ของประเทศไทย” เป็น “...ในประเทศไทย” ทั้งนี้ ขอให้มีความสอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่จะแก้ไขถ้อยคำ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด* | |
| ๕๑ | มาตรา ๕๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๑๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๖๗/๑๓ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสองพันบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง | ๓<br>๗๕% | ๑<br>๒๕% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก การกระทำดังกล่าวที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติ หากมีการฝ่าฝืนแล้ว สมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก การกระทำดังกล่าวที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติ หากมีการฝ่าฝืนแล้ว สมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เนื่องจาก มาตรา ๑๕/๑๐ (๒), (๔), (๕) และ (๖) มีฐานความผิดที่แตกต่างกันมาก เกี่ยวข้องกับบุคลที่แตกต่างกัน ดังนี้ | คงเนื้อหาไว้ร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เพื่อให้การฝ่าฝืนข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๐ เป็นความผิดและมีบทกำหนดโทษ เพราะมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) – (๖) ต่างเป็นการกำหนดมาตรฐานหรือข้อห้ามข้อปฏิบัติที่หากมีการฝ่าฝืนสมควรและจำเป็นที่จะต้องได้รับโทษ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) ข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนต่าง ๆ<br>๒) ระเบียบเกี่ยวกับกรณีที่สายการบินปฏิบัติการไม่สอดคล้องกับเวลาเข้าออกสนามบิน<br>๓) ระเบียบเกี่ยวกับการทดสอบและการตรวจทางเทคนิคต่าง ๆ<br>๔) ระเบียบเกี่ยวกับข้อปฏิบัติหรือข้อห้ามของผู้ประจำหน้าที่ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือนและอากาศยาน<br>ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงมีความเห็นว่า<br>- ระเบียบตามข้อ ๒) เป็นเรื่องทางเศรษฐกิจ และมีสภาพบังคับโดยการยึด time slot อยู่แล้ว อีกทั้ง กรณีนี้ยังจะบังคับทั้งสายการบินในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ สมควรมีการพิจารณากับผู้เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ<br>-. ข้อกำหนดตามข้อ ๑) และระเบียบตามข้อ ๓) และ ๔) เป็นเรื่องทางเทคนิคและเป็นความผิดที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรทางด้านการบินและองค์กรด้านการบินต่าง ๆ จึงสมควรพิจารณาโทษให้มีความแตกต่างกันโดยเหมาะสมแก่กรณีด้วย<br>นอกจากนี้ โปรดดูความเห็นตามข้อ ๒๐ แก้ไข มาตรา ๕๐/๑ ข้างต้นประกอบด้วย<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๕๒ | มาตรา ๕๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๘/๑) และ (๘/๒) ของมาตรา ๖๗/๑๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒<br>“(๘/๑) ดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนโดยไม่ได้รับใบสำคัญการแต่งตั้งตามมาตรา ๕๐/๙ ตรี (๘/๒) ดำเนินการเป็นสถาบันฝึกอบรมด้านการบินให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินตามมาตรา ๕๐/๑๓” | ๒<br>๕๐% | ๒<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** โดยไม่มีข้อคิดเห็นอื่นเพิ่มเติม<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข<br>(๑) ส่วนที่ ๑ การวิเคราะห์ในหลักการ (Principle Analysis) – ความเหมาะสมของการกำหนดให้เป็นความผิด เห็นด้วยอย่างยิ่งในหลักการที่ว่าการดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถาบันฝึกอบรมด้านการบินโดยไม่ได้รับใบสำคัญหรือใบรับรองจาก กพท. นั้น ต้องเป็นความผิดและมีบทลงโทษด้วยเหตุผลเชิงลึกดังต่อไปนี้<br>๑) ความปลอดภัยสาธารณะเป็นหัวใจสำคัญสูงสุด เวชศาสตร์การบิน (Aviation Medicine) การตรวจและออกใบสำคัญแพทย์ให้แก่ผู้ประจำหน้าที่ เช่น นักบิน, ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นปราการด่านแรกและด่านที่สำคัญที่สุดในการคัดกรองบุคคลที่มีสภาพร่างกายและจิตใจพร้อมปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งมีความเครียดสูงและต้องใช้สมาธิขั้นสูงสุด หากศูนย์เวชศาสตร์ฯ หรือสถานตรวจฯ ที่ไม่ผ่านการรับรอง ดำเนินการโดยขาดความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานเฉพาะทางด้านการบินพลเรือน อาจอนุมัติให้บุคคลที่มีภาวะเสี่ยง (เช่น โรคหัวใจแฝง, ปัญหาสายตาที่ไม่ถูกตรวจพบ, หรือความไม่มั่นคงทางจิตใจ) เข้าปฏิบัติหน้าที่ได้ ซึ่งถือเป็นระเบิดเวลาที่พร้อมจะก่อให้เกิด | คงเนื้อหาไว้ร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจาก กพท. มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจบังคับมาตรการทางปกครองควบคู่ไปกับการดำเนินคดีอาญาได้ กับใบอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ตามข้อคิดเห็นที่เสนอได้อยู่แล้ว |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อุบัติเหตุร้ายแรงและโศกนาฏกรรมได้ทุกเมื่อ การฝึกอบรมด้านการบิน (Aviation Training) สถาบันฝึกอบรมที่ไม่ได้รับการรับรอง ย่อมหมายถึงหลักสูตร, บุคลากรครูการบิน, อุปกรณ์ช่วยฝึก, อากาศยานที่ใช้ฝึก, และระบบการจัดการความปลอดภัย (SMS) ที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบยอมรับตามมาตรฐานสากล ผลลัพธ์คือการผลิตบุคลากรการบินที่ขาดคุณภาพ ขาดทักษะที่จำเป็นในการตัดสินใจในภาวะฉุกเฉิน หรือขาดความเข้าใจในวัฒนธรรมความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยโดยตรงที่นำไปสู่ความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) อันเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางการบินทั่วโลก<br>๒) การรักษามาตรฐานและพันธกรณีระหว่างประเทศ ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีของ ICAO มีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง Annex 1 ซึ่งครอบคลุมทั้งเรื่องใบสำคัญแพทย์และการฝึกอบรมบุคลากรการบิน การปล่อยให้มีหน่วยงานที่ไม่ผ่านการรับรองเข้ามาดำเนินการในระบบ จะทำลายความน่าเชื่อถือของระบบการกำกับดูแลของ กพท. และอาจนำไปสู่การถูกตรวจสอบพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern - SSC) หรือที่เรียกกันว่าการติดธงแดง จาก ICAO ซึ่งจะส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินของชาติในภาพรวม ทั้งในแง่ของความเชื่อมั่นและข้อจำกัดในการปฏิบัติการบินระหว่างประเทศ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๓) การสร้างความเชื่อมั่นในระบบและคุ้มครองผู้บริโภค (System Integrity and Consumer Protection) ผู้ที่เข้ารับการฝึกอบรมย่อมคาดหวังว่าจะได้รับความรู้และคุณวุฒิที่เป็นที่ยอมรับตามกฎหมาย การมีสถาบันที่ไม่ได้รับการรับรองเป็นการสร้างความสับสนและอาจเป็นการหลอกลวงผู้ที่ต้องการเข้าสู่วิชาชีพการบิน ทำให้เสียทั้งเงินและเวลาโดยไม่ได้คุณวุฒิที่สามารถนำไปใช้ได้จริง บทลงโทษที่ชัดเจนจะเป็นการป้องปราม (Deterrence) มิให้ผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติและความพร้อมเข้ามาดำเนินการแข่งขันอย่างไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎหมายและลงทุนอย่างถูกต้องตามมาตรฐาน ด้วยเหตุผลข้างต้น การกำหนดให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดอาญาตามที่เสนอนั้น มีความสมเหตุสมผลและจำเป็นอย่างยิ่งยวดในหลักการ<br>(๒) ส่วนที่ ๒ การวิเคราะห์รูปแบบของบทลงโทษ (Penalty Structure Analysis) เหตุผลที่ควรแก้ไข แม้หลักการจะถูกต้องแต่รูปแบบของบทลงโทษที่เสนอมา คือ โทษอาญา (จำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ) เพียงอย่างเดียวนั้น ยังมีข้อจำกัดและอาจไม่ใช่เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในทุกกรณี ควรมีการแก้ไขเพื่อให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายมีความทันสมัย ยืดหยุ่น และได้สัดส่วนมากขึ้น ดังนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) โทษอาญาเป็นเครื่องมือที่ "หนักและช้า" กระบวนการทางอาญาตั้งแต่การสืบสวน สอบสวน ส่งฟ้อง จนถึงการพิจารณาของศาล ต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ในระหว่างนั้น หน่วยงานที่ไม่ได้มาตรฐานอาจยังคงดำเนินการอยู่และสร้างความเสี่ยงต่อไปได้ การบังคับใช้กฎหมายจึงไม่ทันท่วงทีต่อการระงับเหตุซึ่งหน้าที่มีผลต่อความปลอดภัย โทษอาญามีลักษณะเป็น "มาตรการขั้นสุดท้าย" (Ultimate Sanction) การนำมาใช้กับทุกระดับของการกระทำผิดอาจไม่ได้สัดส่วน เช่น กรณีสถาบันฝึกอบรมขนาดเล็กที่ดำเนินการด้วยเจตนาดี แต่ขาดความเข้าใจในขั้นตอนการขอรับรองบางประการ ย่อมมีความร้ายแรงแตกต่างจากองค์กรขนาดใหญ่ที่จงใจหลีกเลี่ยงกฎหมายเพื่อแสวงหาผลกำไรโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย การใช้โทษอาญาในระดับเดียวกันอาจรุนแรงเกินความจำเป็นในกรณีแรก<br>๒) ขาดเครื่องมือสำหรับ "การกำกับดูแลเชิงรุก" เป้าหมายหลักของการกำกับดูแล คือ การสร้างความสอดคล้อง (Compliance) ไม่ใช่การลงโทษเพียงอย่างเดียว กฎหมายที่ดีควรมีเครื่องมือให้หน่วยงานกำกับดูแล (กพท.) สามารถเข้าไปจัดการกับปัญหาได้อย่างรวดเร็วและหลากหลาย ตั้งแต่การตักเตือน, การออกคำสั่งให้แก้ไข, การสั่งพักใช้, ไปจนถึงการลงโทษปรับที่ไม่ต้องผ่านกระบวนการของศาล ซึ่งโทษอาญาเพียงอย่างเดียวไม่สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายเหล่านี้ได้อย่างครบถ้วน จึงมีข้อเสนอในการแก้ไข การสร้างระบบบทลงโทษสองแนวทาง (Dual-Track | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | Penalty System) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดในการกำกับดูแล<br>(๓) ขอเสนอให้แก้ไขกฎหมายโดยใช้ระบบบทลงโทษสองแนวทาง คือ การใช้ "มาตรการลงโทษทางปกครอง" เป็นเครื่องมือหลัก และ "โทษอาญา" เป็นเครื่องมือเสริมสำหรับกรณีร้ายแรง คือ<br>แนวทางที่ ๑ มาตรการลงโทษทางปกครอง (Administrative Sanctions) หลักการ ให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการ กพท. ในการใช้มาตรการทางปกครองได้โดยตรงและทันทีเมื่อตรวจพบการกระทำผิด โดยเครื่องมือ<br>๑) คำสั่งให้ระงับการดำเนินการ (Cease and Desist Order) สั่งให้หยุดดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์ฯ หรือสถาบันฝึกอบรมฯ ที่ไม่ได้รับรองทันที<br>๒) คำสั่งให้แก้ไข (Rectification Order) ในกรณีกระทำผิดเล็กน้อย หรืออยู่ในระหว่างดำเนินการขอรับรองแต่มีข้อบกพร่อง อาจสั่งให้แก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด<br>๓) ค่าปรับทางปกครอง (Administrative Fine) กำหนดอัตราค่าปรับทางปกครองที่ผู้อำนวยการ กพท. สามารถสั่งปรับได้ทันที โดยอาจกำหนดอัตราสูงสุดไว้ในกฎหมาย และให้อำนาจ กพท. ออกระเบียบกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาอัตราค่าปรับตามระดับความรุนแรงของการกระทำผิด, ขนาดของ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กิจการ, เจตนา, และผลกระทบที่เกิดขึ้น ข้อดีของแนวทาง คือ รวดเร็วและทันท่วงที กพท. สามารถออกคำสั่งระงับความเสี่ยงได้ทันที ได้สัดส่วนและยืดหยุ่น สามารถเลือกใช้มาตรการที่เหมาะสมกับพฤติการณ์ได้ ลดภาระของกระบวนการยุติธรรมทางอาญา คดีที่ไม่ร้ายแรงสามารถยุติได้ในชั้นของหน่วยงานกำกับดูแล<br>แนวทางที่ ๒ โทษอาญา (Criminal Sanctions) หลักการ สงวนโทษอาญาไว้สำหรับกรณีที่มีความร้ายแรงอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการลงโทษและป้องปรามการกระทำผิดที่เป็นภัยร้ายแรงต่อสังคม กรณีที่ควรใช้โทษอาญา<br>๑) การกระทำผิดซ้ำหลังจากเคยถูกลงโทษทางปกครองแล้ว แต่ยังคงฝ่าฝืนดำเนินการต่อ<br>๒) การกระทำโดยทุจริตหรือมีเจตนาฉ้อฉล เช่น การตั้งใจเปิดสถาบันเถื่อนเพื่อหลอกลวงประชาชน ๓. การกระทำที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายร้ายแรง แม้จะเป็นการกระทำครั้งแรก แต่หากการดำเนินการนั้นนำไปสู่เหตุการณ์ที่เกือบจะเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุ ๔. การไม่ปฏิบัติตามคำสั่งทางปกครอง การฝ่าฝืนคำสั่งให้ระงับการดำเนินการตามแนวทางที่ ๑<br>(๓) ส่วนที่ ๓ ข้อเสนอถ้อยคำที่ประสงค์จะให้แก้ไข เพื่อทำให้หลักการข้างต้นเกิดผลในทางปฏิบัติ ผมขอเสนอให้มีการแก้ไขและเพิ่มเติมร่างพระราชกำหนดฯ ดังนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) เพิ่มหมวดว่าด้วยมาตรการลงโทษทางปกครอง โดยอาจเพิ่มเป็น มาตรา ๖๗/๑๕/๑ (เลขมาตราเป็นเพียงตัวอย่าง) ดังนี้<br>"มาตรา ๖๗/๑๕/๑** ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๔/๒ หรือมาตรา ๕๐/๑๓ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งระงับการกระทำดังกล่าว และพิจารณาใช้มาตรการลงโทษทางปกครองอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้<br>(๑) สั่งให้ผู้ฝ่าฝืนระงับการดำเนินการนั้นทันที<br>(๒) สั่งปรับทางปกครองในอัตราไม่เกิน...บาท (เช่น ไม่เกิน ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท) และในกรณีที่เป็นการกระทำผิดต่อเนื่องให้ปรับรายวันอีกไม่เกินวันละ...บาท (เช่น ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท) ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่<br>หลักเกณฑ์การพิจารณากำหนดค่าปรับทางปกครองตาม (๒) ให้คำนึงถึงความร้ายแรงแห่งการกระทำ ขนาดของกิจการ ผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ และประโยชน์ที่ผู้ฝ่าฝืนได้รับจากการกระทำความผิด ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด<br>ในกรณีที่ผู้ถูกสั่งลงโทษตามวรรคหนึ่ง ได้ชำระค่าปรับทางปกครองครบถ้วนแล้ว ให้ถือว่าคดีอาญาสำหรับความผิดตามมาตรา ๖๗/๑๔ (๘/๑) หรือ (๘/๒) แล้วแต่กรณี เป็นอันเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา"<br>๒) แก้ไขร่างมาตรา ๖๗/๑๔ ที่เสนอมา โดยเพิ่มเงื่อนไขและอาจปรับอัตราโทษให้เหมาะสมสำหรับคดีอาญา | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | "มาตรา ๖๗/๑๔ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<br>(๘/๑) ดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนโดยไม่ได้รับใบสำคัญการแต่งตั้งตามมาตรา ๕๐/๔/๒<br>(๘/๒) ฝึกอบรมด้านการบินให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินตามมาตรา ๕๐/๑๓<br>ความผิดตาม (๘/๑) และ (๘/๒) จะต้องรับโทษต่อเมื่อเป็นการกระทำของผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้อำนวยการตามมาตรา ๖๗/๑๕/๑ (๑) หรือเป็นกรณีที่ผู้อำนวยการเห็นว่าพฤติการณ์มีความร้ายแรง สมควรดำเนินคดีอาญาโดยไม่ใช้มาตรการลงโทษทางปกครอง"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>(๑) การวิเคราะห์หลักการและเหตุผลโดยละเอียด<br>๑) การยอมรับในเจตนารมณ์ของกฎหมาย เห็นด้วยอย่างยิ่งในหลักการที่ต้องมีบทกำหนดโทษสำหรับการกระทำความผิดทั้งสองกรณีนี้ การดำเนินการศูนย์เวชศาสตร์การบินและการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมด้านการบินโดยไม่ผ่านการรับรองจาก กพท. ถือเป็นความเสี่ยงโดยตรงต่อความปลอดภัยการบินพลเรือน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ของประเทศ และเป็นการบั่นทอนความน่าเชื่อถือของระบบการกำกับดูแลของไทยในสายตาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้น การบัญญัติโทษทางอาญาจึงเป็นมาตรการที่จำเป็นและสมควร<br>๒) ประเด็นข้อพิจารณา การขาดความได้สัดส่วนในการกำหนดโทษ (Lack of Proportionality) การนำความผิดทั้งสองกรณีไปอยู่ภายใต้บทลงโทษ "เหมารวม" ที่มีอัตราโทษสูงถึงจำคุก ๕ ปี ปรับ ๑ ล้านบาท ทำให้เกิดปัญหาดังนี้<br>- การวิเคราะห์ระดับความเสี่ยงที่แตกต่างกัน กรณี ๘/๑ การดำเนินการศูนย์เวชศาสตร์การบินโดยไม่ได้รับใบสำคัญ กรณีนี้มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยสาธารณะในระดับวิกฤตและโดยตรง (Critical & Direct Risk)" การตรวจและออกใบสำคัญแพทย์ให้แก่นักบินโดยหน่วยงานที่ขาดคุณสมบัติ อาจนำไปสู่การที่บุคลากรการบินที่มีสภาพร่างกายหรือจิตใจไม่พร้อมปฏิบัติหน้าที่ ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน ซึ่งอาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทันที ความผิดนี้จึงมีผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ในวงกว้างและรุนแรงอย่างยิ่ง ส่วนกรณี ๘/๒ การฝึกอบรมด้านการบินโดยไม่ได้รับใบรับรอง กรณีนี้มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในระดับสูงและเป็นพื้นฐาน (High & Foundational Risk) แต่เส้นทางสู่ความเสียหาย (Path to Harm) ซับซ้อนกว่า กล่าวคือ ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมจากสถาบันที่ไม่ได้รับรอง ยังต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบคุณสมบัติในขั้นตอนสุดท้ายโดย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กพท. หรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจ (Designated Examiner) เช่น การสอบภาคทฤษฎี การสอบภาคปฏิบัติ เพื่อขอรับใบอนุญาต ความเสี่ยงในกรณีนี้จึงเป็นการบ่อนทำลาย "คุณภาพพื้นฐาน" ของบุคลากร ซึ่งแม้จะร้ายแรง แต่ยังมี "ด่านสุดท้าย" ในการตรวจสอบอยู่ ดังนั้น ระดับความเสี่ยงโดยตรงจึงอาจไม่เท่ากับกรณีแรก<br>- การพิจารณาถึง "เจตนา" ของผู้กระทำผิด กฎหมายที่กำหนดโทษไว้ระดับเดียว ไม่สามารถแยกแยะระหว่างการกระทำโดยเจตนาทุจริต เช่น การเปิด "โรงเรียนเถื่อน" เพื่อหลอกลวงนักเรียน หรือการออกใบรับรองแพทย์ปลอมโดยเจตนา การกระทำโดยประมาทหรือความผิดพลาดทางธุรการ เช่น สถาบันฝึกอบรมที่ยื่นขอใบรับรองแล้ว แต่อยู่ในระหว่างกระบวนการพิจารณาที่ล่าช้า และได้เริ่มทำการฝึกอบรมในบางหลักสูตรที่ไม่ซับซ้อนไปก่อน หรือศูนย์เวชศาสตร์ที่ใบสำคัญหมดอายุไปไม่นานและอยู่ระหว่างการต่ออายุ การลงโทษผู้กระทำผิดทั้งสองกลุ่มนี้ด้วยอัตราโทษเดียวกันจึงขัดต่อหลักความยุติธรรมและอาจไม่สร้างแรงจูงใจที่ถูกต้องในการเข้าสู่ระบบการกำกับดูแล<br>(๒) ข้อเสนอในการแก้ไขปรับปรุง เพื่อแก้ไขประเด็นดังกล่าว ข้าพเจ้าขอเสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างของบทกำหนดโทษโดยยึดหลักการดังต่อไปนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | หลักการที่ ๑ แยกฐานความผิดและกำหนดบทลงโทษเฉพาะ ไม่ควรนำความผิดตาม (๘/๑) และ (๘/๒) ไปรวมกับความผิดอื่นในมาตรา ๖๗/๑๔ แต่ควรบัญญัติเป็นมาตราใหม่ (เช่น มาตรา ๖๗/๑๔ ทวิ) เพื่อกำหนดโทษสำหรับสองกรณีนี้โดยเฉพาะ<br>หลักการที่ ๒ กำหนดอัตราโทษตามลำดับชั้นความร้ายแรง สำหรับมาตรา ๖๗/๑๔ (๘/๑) การดำเนินการศูนย์เวชศาสตร์การบินฯ เนื่องจากเป็นความผิดที่มีความเสี่ยงสูงโดยตรงต่อสาธารณะ โทษที่กำหนดนับว่ามีความเหมาะสมในระดับพื้นฐาน แต่สามารถทำให้ชัดเจนขึ้นได้ โดยโทษพื้นฐานคงอัตราโทษเดิม คือ จำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับการดำเนินการศูนย์เวชศาสตร์การบินฯ โดยไม่ได้รับใบสำคัญฯ เหตุฉกรรจ์ เพิ่มบทบัญญัติสำหรับกรณีที่การออกใบรับรองโดยหน่วยงานที่ไม่ได้รับอนุญาตนั้นเป็นเหตุให้เกิดอุบัติการณ์หรืออุบัติเหตุทางการบินให้มีอัตราโทษที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (เช่น จำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสองล้านบาท) เพื่อสะท้อนถึงผลเสียหายที่เกิดขึ้นจริง สำหรับมาตรา ๖๗/๑๔ (๘/๒) การฝึกอบรมด้านการบินฯ ควรกำหนดโทษเป็น ๓ ระดับ เพื่อแยกแยะเจตนาและผลกระทบ ระดับที่ ๑ ความผิดสถานเบา - โทษปรับ สำหรับกรณีที่ผู้ประกอบการได้ยื่นขอใบรับรองสถาบันฝึกอบรมแล้วและอยู่ระหว่างการพิจารณาของ กพท. แต่ได้เริ่มดำเนินการฝึกอบรมไปก่อนโดยมิได้มีเจตนาทุจริต หรือกระทำ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การฝ่าฝืนเงื่อนไขเล็กน้อยที่ไม่กระทบต่อความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญ ข้อเสนอกำหนดเป็นโทษปรับสถานเดียว ในอัตราที่ไม่สูงเกินไป (เช่น ปรับไม่เกินสามแสนบาท) เพื่อเป็นมาตรการเชิงบริหารให้เข้าสู่ระบบ มากกว่าจะเป็นการลงโทษทางอาญาที่รุนแรง ระดับที่ ๒ ความผิดทั่วไป - โทษจำคุกและปรับ สำหรับกรณีการเปิดดำเนินการฝึกอบรมโดยเจตนาโดยไม่เคยยื่นขอใบรับรอง หรือใบรับรองขาดอายุไปนานแล้วแต่ยังคงเปิดดำเนินการต่อ ข้อเสนอกำหนดโทษจำคุกและปรับให้ได้สัดส่วนกับความเสี่ยง (เช่น จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ) ซึ่งยังคงความร้ายแรงแต่ต่ำกว่ากรณีศูนย์เวชศาสตร์การบิน ระดับที่ ๓ ความผิดร้ายแรง/เจตนาทุจริต - โทษหนัก) สำหรับกรณีที่การดำเนินการนั้นเข้าข่ายหลอกลวงประชาชน มีการออกเอกสารรับรองการฝึกอบรมอันเป็นเท็จ หรือการฝึกอบรมนั้นมีมาตรฐานต่ำอย่างยิ่งจนเป็นที่ประจักษ์ว่าจะก่อให้เกิดอันตราย ข้อเสนอ กำหนดโทษให้เท่ากับหรือสูงกว่า โทษของการดำเนินการศูนย์เวชศาสตร์การบินโดยไม่ได้รับอนุญาต เช่น จำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)<br>(๓) ตัวอย่างถ้อยคำที่เสนอให้แก้ไข (เพื่อเป็นแนวทาง)<br>มาตรา ๖๗/๑๔ ทวิ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น ๆ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (๑) ดำเนินการเป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนโดยไม่ได้รับใบสำคัญกาแต่งตั้งตามมาตรา ๕๐/๔/๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้เกิดอุบัติการณ์หรืออุบัติเหตุ ต้องระวางโทษหนักขึ้นตามที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับเหตุฉกรรจ์<br>(๒) ฝึกอบรมด้านการบินให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินตามมาตรา ๕๐/๑๓ ต้องระวางโทษดังต่อไปนี้<br>(ก) ในกรณีเป็นการกระทำที่ได้ยื่นขอใบรับรองไว้แล้วและอยู่ระหว่างการพิจารณาโดยสุจริต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสามแสนบาท<br>(ข) นอกจากกรณีตาม (ก) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<br>(ค) ถ้าการกระทำตาม (ข) มีลักษณะเป็นการฉ้อฉล หลอกลวง หรือออกเอกสารอันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๕๓ | มาตรา ๕๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๖๗/๑๕ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ หรือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน <u>หรือใบสำคัญการแต่งตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน</u> ผู้ใดดำเนินการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อจำกัด หรือข้อบังคับ แล้วแต่กรณีตามมาตรา ๑๕/๒๐ วรรคสอง มาตรา ๔๑/๑๑๗ มาตรา ๔๑/๑๒๕ | ๒<br>๕๐% | ๒<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อคิดเห็นอื่นเพิ่มเติม<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๑.๒ เหมาะสมโดยไม่มีข้อคิดเห็นอื่นเพิ่มเติม<br>*(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ การวิเคราะห์ในรายละเอียด<br>(๑) ข้อดีของร่างมาตรา ๖๗/๑๕<br>๑) ความครอบคลุม (Comprehensiveness) ร่างมาตรานี้ได้รวมผู้มีส่วนสำคัญในความปลอดภัยการบินไว้อย่างครบถ้วน ตั้งแต่ผู้ให้บริการการเดินอากาศ, ผู้ดำเนินการเดินอากาศ, ไปจนถึงศูนย์เวชศาสตร์การบิน และสถาบันฝึกอบรม ซึ่งเป็นการปิดช่องว่างทางกฎหมายและสะท้อนให้เห็นถึงแนวทางการกำกับดูแลแบบองค์รวม (Holistic Approach) ตามหลักการของแผนนิรภัยแห่งรัฐ (State Safety Programme - SSP)<br>๒) การป้องปราม (Deterrence) อัตราโทษปรับที่กำหนดไว้ (๕๐,๐๐๐ - ๕๐๐,๐๐๐ บาท) และโทษปรับรายวัน (๑๐,๐๐๐ บาท) มีความรุนแรงเพียงพอที่จะเป็นเครื่องมือในการป้องปรามมิให้ผู้ประกอบการละเลยการปฏิบัติตามกฎระเบียบ<br>(๒) ประเด็นที่ควรพิจารณาเพื่อการแก้ไข | คงเนื้อหาไว้ร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เนื่องจากหลักการกำหนดโทษตามข้อคิดเห็นเป็นหลักการใหม่ที่ กพท. ต้องนำไปวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมกับบทกำหนดโทษทั้งหมดตามแนบทางดังกล่าว เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษเป็นไปตามแนวทางเดียวกันทั้งฉบับ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | วรรคสอง มาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง มาตรา ๕๐/๙ ตรี หรือมาตรา ๕๐/๑๓ ต้องระวางโทษปรับ ตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละหนึ่งหมื่นบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง” | | | ๑) ขาดความได้สัดส่วนของบทกำหนดโทษ (Lack of Proportionality) ปัญหา ร่างมาตรานี้กำหนดอัตราโทษเดียวสำหรับการฝ่าฝืน “หลักเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อจำกัด หรือข้อบังคับ" ทั้งหมด โดยไม่จำแนกตามระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อความปลอดภัยการบิน ซึ่งหมายความว่าการกระทำผิดเล็กน้อยเชิงธุรการ (เช่น การส่งรายงานล่าช้ากว่ากำหนด) อาจถูกพิจารณาภายใต้กรอบโทษเดียวกับการกระทำผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างร้ายแรง (เช่น การละเลยการบำรุงรักษาที่สำคัญ หรือการฝึกอบรมนักบินที่ไม่ได้มาตรฐาน) ผลกระทบจากการขาดความได้สัดส่วนนี้ขัดต่อหลักนิติธรรม ทำให้การบังคับใช้กฎหมายขาดความยุติธรรม และอาจสร้างภาระเกินควรแก่ผู้ประกอบการรายย่อย<br>๒) การขาดการจำแนกตามเจตนาหรือระดับความประมาทเลินเล่อ (Lack of Culpability Differentiation) ปัญหาถ้อยคำ "ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ" ไม่ได้แยกระหว่างการกระทำโดยเจตนา (Intentional Violation), การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence), ความประมาทเลินเล่อทั่วไป (Negligence) หรือข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นโดยสุจริต (Honest Error) ผลกระทบแนวทางนี้เป็นอุปสรรคต่อการสร้าง "วัฒนธรรมความปลอดภัยที่เป็นธรรม (Just Culture)" ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) สมัยใหม่ หากทุกข้อผิดพลาดมีความเสี่ยงที่จะถูกลงโทษรุนแรง บุคลากรและองค์กรจะเกิด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | แนวโน้มที่จะปกปิดข้อมูลความปลอดภัยแทนที่จะนำมาเปิดเผยเพื่อการเรียนรู้และป้องกัน<br>๓) อาจเป็นอุปสรรคต่อระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) ปัญหาระบบ SMS ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการตรวจจับอันตราย (Hazard Identification) และบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) เชิงรุก ซึ่งรวมถึงการรายงานข้อบกพร่องที่ตรวจพบเองโดยสมัครใจ (Voluntary Reporting) หากกฎหมายมีลักษณะเป็นการลงโทษทุกการไม่ปฏิบัติตามที่ตรวจพบ โดยไม่คำนึงว่าเป็นการตรวจพบโดยผู้กำกับดูแลหรือโดยองค์กรเอง จะทำให้องค์กรขาดแรงจูงใจในการรายงานและแก้ไขปัญหาภายใน ส่งผลให้ปัญหาด้านความปลอดภัยถูกซุกซ่อนไว้ใต้พรมผลกระทบ แทนที่กฎหมายจะเป็นเครื่องมือส่งเสริมความปลอดภัยเชิงรุก อาจกลายเป็นเครื่องมือที่ทำให้การกำกับดูแลต้องวิ่งไล่ตามแก้ปัญหา (Reactive) เพียงอย่างเดียว<br>(๓) หลักการที่เสนอเพื่อการแก้ไข เพื่อพัฒนาร่างมาตรา ๖๗/๑๕ ให้เป็นเครื่องมือทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ควรมีการแก้ไขโดยยึดหลักการดังต่อไปนี้<br>๑) หลักความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality) กำหนดระดับของบทลงโทษให้สอดคล้องกับระดับความเสี่ยงหรือผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงหรือที่อาจเกิดขึ้นต่อความปลอดภัยการบิน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒) หลักการกำหนดบทลงโทษเป็นลำดับขั้น (Principle of Tiered Penalties) แบ่งประเภทของการกระทำความผิดออกเป็นระดับต่างๆ เช่น ระดับธุรการ, ระดับที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยแต่ไม่ร้ายแรง, และระดับที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญหรือร้ายแรง โดยกำหนดกรอบบทลงโทษที่แตกต่างกันในแต่ละระดับ<br>๓) หลักการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เป็นธรรมและระบบ SMS บัญญัติให้มีข้อยกเว้นหรือเหตุบรรเทาโทษ สำหรับการไม่ปฏิบัติตามที่ถูกตรวจพบและรายงานผ่านระบบ SMS ที่ได้รับอนุมัติจาก กพท. และได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างทันท่วงที ทั้งนี้ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดการจัดการความปลอดภัยเชิงรุกภายในองค์กร<br>๔) หลักความชัดเจนและแน่นอนแห่งกฎหมาย (Principle of Legal Certainty) กำหนดให้ผู้อำนวยการ กพท. มีอำนาจออกประกาศเพื่อจำแนกประเภทความผิดต่างๆ ว่าการกระทำใดจัดอยู่ในระดับความรุนแรงใด เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้และลดการใช้ดุลยพินิจโดยอำเภอใจ<br>(๔) ข้อเสนอแนะเชิงถ้อยคำ (ตัวอย่าง)<br>ร่างมาตรา ๖๗/๑๕ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ใบสำคัญการแต่งตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ใดดำเนินการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อจำกัด หรือข้อบังคับที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในวรรคสอง การกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้แบ่งระดับและกำหนดโทษดังต่อไปนี้<br>(๑) กรณีเป็นการกระทำที่มีผลกระทบเล็กน้อย หรือเป็นความผิดพลาดเชิงธุรการที่มิได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยการบินอย่างมีนัยสำคัญ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท<br>(๒) กรณีเป็นการกระทำที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยการบิน หรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อ แต่ยังไม่ถึงขั้นร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท<br>(๓) กรณีเป็นการกระทำโดยเจตนา หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยการบินอย่างมีนัยสำคัญหรืออย่างร้ายแรง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าแสนบาทถึงสองล้านบาท และปรับอีกวันละหนึ่งหมื่นบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง<br>ความในวรรคสอง (๑) และ (๒) มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองหรือใบอนุญาตได้ตรวจพบการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามนั้นด้วยตนเองผ่านระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) ที่ได้รับอนุมัติ และได้รายงานต่อผู้อำนวยการ พร้อมทั้งได้เสนอและดำเนินการตามแผนการแก้ไข (Corrective Action | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | Plan) ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการแล้ว เพื่อให้การบังคับใช้เป็นไปโดยชัดเจน ให้ผู้อำนวยการโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจออกประกาศกำหนดลักษณะหรือประเภทของการกระทำที่เป็นความผิดในแต่ละระดับตามวรรคสองได้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข<br>(๑) หลักการและเหตุผลประกอบการพิจารณา ขอวิเคราะห์และให้เหตุผลประกอบการตัดสินใจเลือก "ควรแก้ไข" โดยอาศัยมุมมองที่ผสมผสานจากทุกมิติของบุคลิกภาพที่สมมติขึ้น ดังนี้<br>๑) ในมุมมองของนักบริหารและนักพัฒนาการบินสมัยใหม่ (ระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนที่ทันสมัยและได้รับการยอมรับในระดับสากล (ตามแนวทางของ ICAO) ไม่ได้มุ่งเน้นเพียงการลงโทษ (Punitive) แต่ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ที่เข้มแข็ง หลักความได้สัดส่วน (Proportionality Principle) การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์นั้นมีหลากหลายระดับ ตั้งแต่ความผิดพลาดเล็กน้อยทางธุรการ (Administrative Error) ที่ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ไปจนถึงการจงใจฝ่าฝืนกฎระเบียบอย่างร้ายแรงที่อาจนำไปสู่หายนะ ร่างมาตรา ๖๗/๑๕ ที่กำหนดโทษปรับในอัตราเดียว | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | (ปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับรายวัน) สำหรับทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นสถาบันฝึกอบรมการบินขนาดเล็กในท้องถิ่นที่ส่งเอกสารล่าช้า หรือสายการบินขนาดใหญ่ที่ละเลยขั้นตอนการซ่อมบำรุงที่สำคัญ ถือว่าขาดความได้สัดส่วนอย่างยิ่ง การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เป็นธรรม (Just Culture) ระบบการลงโทษที่รุนแรงและไม่ยืดหยุ่น จะสร้างบรรยากาศแห่งความกลัว (Fear Culture) ทำให้ผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะปกปิดความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ แทนที่จะรายงานเพื่อนำมาวิเคราะห์และป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ ซึ่งขัดกับหลักการ "วัฒนธรรมที่เป็นธรรม" ที่มุ่งส่งเสริมให้เกิดการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยโดยสมัครใจ (Voluntary Reporting) โดยจะไม่มีการลงโทษในกรณีที่เป็นความผิดพลาดโดยไม่เจตนา (Honest Mistake) แต่จะลงโทษอย่างจริงจังในกรณีที่เป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) หรือการฝ่าฝืนโดยเจตนา (Willful Violation) ประสิทธิภาพในการบังคับใช้ การมีบทลงโทษที่ไม่ยืดหยุ่นทำให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายขาดเครื่องมือที่เหมาะสมในการจัดการกับปัญหา อาจนำไปสู่การใช้ดุลยพินิจที่ไม่สอดคล้องกัน หรืออาจเลือกที่จะไม่บังคับใช้กฎหมายในกรณีที่เป็นความผิดเล็กน้อยเพราะเห็นว่าบทลงโทษรุนแรงเกินไป ซึ่งท้ายที่สุดจะบั่นทอนความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายเอง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒) ในมุมมองประชานิยมและท้องถิ่นนิยมสมัยใหม่ กฎหมายที่ดีต้องส่งเสริมการพัฒนาอย่างทั่วถึง และไม่สร้างภาระเกินควรแก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อยซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากและท้องถิ่น ผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนาดต่างๆ โทษปรับในอัตราที่เสนอมาอาจเป็นจำนวนเงินที่สูงมากสำหรับ "ศูนย์เวชศาสตร์การบิน" ขนาดเล็กในต่างจังหวัด หรือ "สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน" ที่เพิ่งเริ่มต้นกิจการ การถูกปรับในอัตราสูงอาจหมายถึงการต้องปิดกิจการไปเลย ในขณะที่สำหรับสายการบินขนาดใหญ่ ค่าปรับจำนวนเดียวกันอาจไม่มีนัยสำคัญเพียงพอที่จะสร้างแรงจูงใจให้ปรับปรุงการดำเนินงานอย่างจริงจัง กฎหมายจึงควรมีโครงสร้างที่คำนึงถึงขนาดและขีดความสามารถของผู้ประกอบการด้วย การส่งเสริมการเข้าถึงและการพัฒนาเป้าหมายของการกำกับดูแลคือการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อประโยชน์ของประชาชน แต่หากกฎระเบียบและบทลงโทษมีความเข้มงวดจนเกินไป จะกลายเป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ลดการแข่งขัน และอาจทำให้บริการด้านการบินกระจุกตัวอยู่เฉพาะในเมืองใหญ่หรือกับผู้ประกอบการรายใหญ่เท่านั้น ซึ่งขัดต่อแนวคิดการพัฒนาที่ทั่วถึงและเป็นธรรม ####<br>๓) ในมุมมองของนักกฎหมายและรัฐธรรมนูญ รัฐธรรมนูญฯ ได้วางหลักการสำคัญหลายประการที่กฎหมายระดับพระราชบัญญัติต้องสอดคล้อง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | - หลักนิติธรรมและหลักความได้สัดส่วน มาตรา ๒๖ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "การตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ... ต้องไม่ขัดต่อหลักนิติธรรม ไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่เหตุ..." การกำหนดโทษปรับในลักษณะ "อัตราเดียว" สำหรับความผิดที่มีความร้ายแรงแตกต่างกัน ย่อมมีโอกาส "เพิ่มภาระ...เกินสมควรแก่เหตุ" และขัดต่อหลักความได้สัดส่วน ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของหลักนิติธรรม<br>- หลักความชัดเจนแห่งกฎหมาย แม้ร่างมาตรานี้จะมีความชัดเจนในแง่ของบทลงโทษ แต่ขาดความชัดเจนในแง่ของการจำแนกประเภทความผิด ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการบังคับใช้กฎหมาย การแก้ไขให้มีการจำแนกความผิดตามระดับความร้ายแรงจะช่วยเพิ่มความชัดเจนและคาดการณ์ได้ให้แก่ผู้ประกอบการ<br>(๒) ข้อเสนอหลักการและแนวทางในการแก้ไขร่างมาตรา ๖๗/๑๕ เพื่อให้บทกำหนดโทษนี้เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการยกระดับความปลอดภัยการบินพลเรือน สร้างความเป็นธรรม และสอดคล้องกับหลักนิติธรรมสากลและรัฐธรรมนูญ ข้าพเจ้าขอเสนอให้แก้ไขร่างมาตรา ๖๗/๑๕ โดยยึดหลักการดังต่อไปนี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๑) กำหนดโครงสร้างบทลงโทษแบบขั้นบันได (Tiered Penalty Structure) แบ่งระดับความรุนแรงของความผิดและกำหนดบทลงโทษที่แตกต่างกันตามระดับชั้นอย่างชัดเจน<br>๒) จำแนกประเภทความผิดตามเจตนาและผลกระทบ แยกแยะระหว่างการกระทำโดยไม่เจตนา, ประมาทเลินเล่อ, ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง และการกระทำโดยเจตนา รวมทั้งพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นต่อความปลอดภัยสาธารณะ<br>๓) กำหนดปัจจัยในการพิจารณาเพิ่มโทษหรือลดหย่อน บัญญัติให้ชัดเจนถึงปัจจัยที่เจ้าหน้าที่จะนำมาพิจารณาประกอบการใช้ดุลยพินิจในการกำหนดโทษ เช่น ประวัติการกระทำผิด, การให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ, การดำเนินการแก้ไข, และการรายงานโดยสมัครใจ<br>๔) ให้อำนาจหน่วยงานกำกับดูแลในการออกมาตรการทางปกครองอื่น นอกจากโทษปรับ ควรให้อำนาจ กพท. ในการใช้มาตรการอื่นที่เหมาะสม เช่น การออกหนังสือตักเตือน, การสั่งให้แก้ไข, การพักใช้ใบรับรอง/ใบอนุญาตชั่วคราว หรือการเพิกถอนใบรับรอง/ใบอนุญาตในกรณีที่ร้ายแรงที่สุด<br>(๓) ข้อเสนอถ้อยคำร่างมาตรา ๖๗/๑๕ (ฉบับแก้ไข) เพื่อให้เห็นภาพชัดเจน ดังนี้<br>“มาตรา ๖๗/๑๕ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ หรือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือใบอนุญาตประกอบ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กิจการการบินพลเรือน หรือใบสำคัญการแต่งตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน หรือใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ใดดำเนินการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อจำกัด หรือข้อบังคับ แล้วแต่กรณี ตามมาตรา ๑๕/๒๐ วรรคสอง มาตรา ๔๑/๑๑๗ มาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสอง มาตรา ๔๑/๑๒๖ วรรคสอง มาตรา ๕๐/๔/๒ หรือมาตรา ๕๐/๑๓ ต้องระวางโทษตามลักษณะแห่งการกระทำ ความร้ายแรงของผลกระทบ และเจตนา ดังต่อไปนี้<br>(๑) ในกรณีที่เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติในเรื่องที่ไม่ใช่สาระสำคัญต่อความปลอดภัยการบิน หรือเป็นความผิดพลาดทางธุรการโดยไม่มีเจตนา และมิได้ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัย ให้ระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท<br>(๒) ในกรณีที่เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือเป็นการกระทำความผิดตาม (๑) ซ้ำอีกภายในระยะเวลาสองปี และการกระทำนั้นอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยการบิน แต่ยังไม่เกิดความเสียหายขึ้นจริง ให้ระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงสามแสนบาท<br>(๓) ในกรณีที่เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติอันเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเป็นการกระทำโดยเจตนา หรือการกระทำนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อความปลอดภัย | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การบินอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ให้ระวางโทษปรับตั้งแต่สามแสนบาทถึงห้าแสนบาท ในกรณีที่มีการกระทำความผิดต่อเนื่องตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ให้ปรับอีกวันละไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติให้ถูกต้อง<br>ในการพิจารณากำหนดโทษตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการคำนึงถึงปัจจัยต่อไปนี้ประกอบด้วย<br>(ก) ขนาดและประเภทของกิจการของผู้กระทำความผิด<br>(ข) ประวัติการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่ผ่านมา<br>(ค) การรายงานการกระทำผิดนั้นโดยสมัครใจ และการให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ<br>(ง) การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องและความเสียหายโดยพลัน<br>(จ) ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิดได้รับจากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัตินั้น นอกจากการลงโทษตามมาตรานี้ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ผู้อำนวยการอาจมีคำสั่งทางปกครองให้พักใช้หรือเพิกถอนใบรับรอง ใบอนุญาต หรือใบสำคัญการแต่งตั้งนั้นได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ทั้งนี้โดยต้องสอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วนแห่งการกระทำความผิด”<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๕๔ | มาตรา ๕๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๘/๑) ของมาตรา ๖๗/๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒<br>“(๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือโดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ วรรคหนึ่ง หรือไม่ยอมให้ตรวจ หรือขัดขวางการตรวจ ตามมาตรา ๕๐/๑ วรรคสาม”” | ๒<br>๕๐% | ๒<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษให้สอดคล้องกับการแก้ไขตามมาตรา ๕๑/๑ ในการกำหนดบทห้ามสำหรับผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษให้สอดคล้องกับการแก้ไขตามมาตรา ๕๑/๑ ในการกำหนดบทห้ามสำหรับผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข ความเห็นเช่นเดียวกับร่างมาตรา ๒๒ แก้ไขมาตรา ๕๐/๑ ข้างต้น *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข เพื่อให้บทบัญญัติมีความชัดเจนและครอบคลุม ควรแก้ไขถ้อยคำใน (๘/๑) ของมาตรา ๖๗/๑๙ ดังนี้<br>(๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือโดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ หรือไม่ยอมให้ตรวจ หรือขัดขวางการตรวจ ตามมาตรา ๕๐/๑ วรรคสอง | มีการแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำตาม (๘/๑) ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๕๐/๑ ในการกำหนดบทห้ามสำหรับผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือในการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาททั้งกรณีที่ใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสามหรือไม่ยินยอมหรือขัดขวางการตรวจด้วย ดังนี้<br>““(๘/๑) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่หรือสมาชิกลูกเรือโดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐/๑ วรรคหนึ่ง หรือไม่ยอมให้ตรวจ หรือขัดขวางการตรวจ ตามมาตรา ๕๐/๑ วรรคสาม” |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | *(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๕๕ | มาตรา ๕๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๗/๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๔/๑ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท” | ๐ | ๕<br>๑๐๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** ไม่มี<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข แก้ไขเป็น “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท” เพิ่มคำว่า “ปรับ”<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข บวท. เห็นด้วยในหลักการที่กำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำที่ฝ่าฝืนมาตรา ๒๔/๑ อย่างไรก็ดี ตามมาตรา ๖๗/๒๐ เดิม บัญญัติว่า การกระทำที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม “วิธีการและเงื่อนไข” ที่กำหนดในการอนุญาตต้องระวางโทษ ในขณะที่มาตรา ๖๗/๒๐ ที่แก้ไขตาม พ.ร.ก. ฉบับนี้คงเหลือไว้เฉพาะคำว่า ไม่ปฏิบัติตาม “เงื่อนไข” โดยไม่ปรากฏคำว่า “วิธีการ” ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการบังคับใช้มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือไม่ อย่างไร<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข ความเห็นเช่นเดียวกับร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขมาตรา ๒๔ ข้างต้น *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | คงเนื้อหาไว้ตามหลักการของร่างที่เสนอโดยยังคงแยกมาตราระหว่างเรื่องอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและการทิ้งร่มอากาศออกจากกัน โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในมาตรา ๖๗/๒๐ ตามข้อคิดเห็น ดังนี้<br>“มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๔/๑ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท” |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๔ ควรแก้ไข แม้ว่าจะเห็นด้วยในหลักการที่กำหนดบทลงโทษสำหรับการกระทำที่ฝ่าฝืนมาตรา ๒๔/๑ อย่างไรก็ดี ตามมาตรา ๖๗/๒๐ เดิม บัญญัติว่า การกระทำที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม “วิธีการและเงื่อนไข” ที่กำหนดในการอนุญาตต้องระวางโทษ ในขณะที่มาตรา ๖๗/๒๐ ที่แก้ไขตาม พ.ร.ก. ฉบับนี้คงเหลือไว้เฉพาะคำว่า ไม่ปฏิบัติตาม “เงื่อนไข” โดยไม่ปรากฏคำว่า “วิธีการ” ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการบังคับใช้มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือไม่ อย่างไร *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๕ ควรแก้ไข ร่างแก้ไข: "มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๕/๒๗ มาตรา ๑๕/๒๙ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๔/๑ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม โดยเจตนาหรือประมาท ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๕๖ | มาตรา ๕๗ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของมาตรา ๗๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน | ๓<br>๖๐% | ๒<br>๔๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับมาตรา ๒๔/๑ ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๔/๑ ในการกำหนดบทแยกกันสำหรับกรณีห้ามบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และกรณีห้ามทิ้งร่มอากาศ | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ซึ่งหลักการยังคงแยกมาตราระหว่างเรื่องอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและการทิ้งร่มอากาศออกจากกัน |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | “(๑) นำอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำการบินในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔ หรือทิ้งร่มอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔/๑” | | | เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฯ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการเพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับมาตรา ๒๔/๑ ให้สอดคล้องกับการเสนอแก้ไขมาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๔/๑ ในการกำหนดบทแยกกันสำหรับกรณีห้ามบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และกรณีห้ามทิ้งร่มอากาศเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฯ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว ,บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสมไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข ให้ปรับแก้ไขเป็น "บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔ หรือทิ้งร่มอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๒๔/๑" เพื่อให้สอดคล้องกับความเห็นของร่างมาตรา ๑๕<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงถ้อยคำ:<br>"(๑) ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๔ หรือมาตรา ๒๔/๑ ต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ... (ระบุมาตราที่มีบทลงโทษอยู่แล้ว) ..." หรือ ให้คงมาตรา ๗๘ (๑) เดิมไว้ และไปปรับปรุงบทนิยาม, | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | มาตรา ๒๔, และ มาตรา ๒๔/๑ ให้ครอบคลุมและชัดเจนตามความต้องการที่จะเพิ่มโทษเข้าไป<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๕๗ | มาตรา ๕๘ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๐๗/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>“มาตรา ๑๐๗/๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ ซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ <u>และเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต</u> ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศตามมาตรา | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | จำเป็นต้องมีการกำหนดบทลงโทษให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญยัติในเรื่องนี้ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | ๔๑/๑๓๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท” | | | | |
| ๕๘ | มาตรา ๕๙ ให้เพิ่มความดังต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๐๙/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗<br>“มาตรา ๑๐๙/๔ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศตามมาตรา ๕๙/๔ วรรคหนึ่ง หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในมาตรา ๕๙/๔ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | จำเป็นต้องมีการกำหนดบทลงโทษให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญยัติในเรื่องนี้ |
| ๕๙ | มาตรา ๖๐ ให้แก้ไขคำว่า “กฎกระทรวง” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้ เป็นคำว่า “ข้อบังคับ” | ๓<br>๗๕% | ๑<br>๒๕% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่างมาตรานี้ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวในร่างมาตรา ๓ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมจะไม่กระทบต่อรูปแบบอนุบัญญัติที่กำหนดไว้เดิม คือ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยจะ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | (๑) บทนิยามคำว่า “อากาศยาน” และ “ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน” ในมาตรา ๔<br>(๒) มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ วรรคสอง (๓) มาตรา ๓๑ วรรคสอง (๓) (จ) มาตรา ๔๑/๒๒ (๔) มาตรา ๔๑/๒๓ (๘) มาตรา ๔๑/๒๔ (๖) มาตรา ๔๑/๒๖ (๙) มาตรา ๔๑/๓๘ มาตรา ๔๑/๔๘ มาตรา ๔๑/๙๕ (๒) มาตรา ๔๖ และมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสอง | | | ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่างมาตรานี้ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวมีการแก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับและข้อกำหนดตามลำดับ จึงมีข้อสังเกตว่า ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากทั้งข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีที่มาจากกฎกระทรวง เช่นเดียวกัน<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๓ เหมาะสม โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม: แม้ว่าการแก้ไขดังกล่าวจะมีความเหมาะสม แต่เพื่อให้การใช้อำนาจของ "ผู้อำนวยการ" ในการออก "ข้อบังคับ" เป็นไปอย่างรอบคอบและโปร่งใส ควรพิจารณาเพิ่มเติมดังนี้:<br>(๑) การรับฟังความคิดเห็น ควรกำหนดให้ "ผู้อำนวยการ" ต้องรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้องก่อนการออก "ข้อบังคับ" ทุกครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าข้อบังคับที่ออกมานั้นมีความเหมาะสม เป็นธรรม และได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย<br>(๒) การเผยแพร่ข้อมูล ควรมีกลไกในการเผยแพร่ "ข้อบังคับ" ที่ออกโดย "ผู้อำนวยการ" ให้สาธารณชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงและเข้าถึงได้ง่าย<br>(๓) การตรวจสอบและทบทวน ควรกำหนดให้มีการตรวจสอบและทบทวน "ข้อบังคับ" ที่ออกโดย "ผู้อำนวยการ" เป็นระยะ ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อบังคับเหล่านั้นยังคงมีความเหมาะสมกับ | พิจารณาจากเนื้อหาหลักเกณฑ์ว่าจะออกเป็นข้อบังคับหรือกำหนด |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | สภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ใด<br>(๔) การกำหนดขอบเขตอำนาจ ควรมีการกำหนดขอบเขตอำนาจของ "ผู้อำนวยการ" ในการออก "ข้อบังคับ" ให้ชัดเจน เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้อำนาจเกินขอบเขต หรือใช้ดุลยพินิจโดยมิชอบ<br>(๕) นิยามของ"ข้อบังคับ" ควรมีการให้คำนิยามของคำว่า" ข้อบังคับ" ตามที่แก้ไขนี้ไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้ชัดเจน<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข “ข้อบังคับ” (กพท.) เป็น “ข้อกำหนด” (กพท.) ทั้งหมด *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |
| ๖๐ | มาตรา ๖๑ ให้แก้ไขคำว่า “กฎกระทรวง” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ในมาตรา ๔๑/๒๕ วรรคสอง (๓) มาตรา ๔๑/๒๖ (๗) และ (๘) มาตรา ๔๑/๖๖ วรรคสอง | ๒<br>๕๐% | ๒<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่างมาตรา ๓๙ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวในความคิดเห็นอื่นในร่างมาตรา ๓ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมจะไม่กระทบต่อรูปแบบอนุบัญญัติที่กำหนดไว้เดิม คือ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยจะ |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | มาตรา ๔๑/๑๐๐ วรรคสอง มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๔ และมาตรา ๖๐/๑๓ (๓) เป็นคำว่า “ข้อกำหนด” | | | ๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เห็นด้วยในหลักการแก้ไขร่างมาตรา ๓๙ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมต่อมาตราดังกล่าวมีการแก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับและข้อกำหนดตามลำดับ บวท. จึงมีข้อสังเกตว่า ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากทั้งข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีที่มาจากกฎกระทรวง เช่นเดียวกัน *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข “ข้อบังคับ” (กพท.) เป็น “ข้อกำหนด” (กพท.) ทั้งหมด *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะเชิงถ้อยคำ (หากต้องการแก้ไข): "มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา... และมาตรา... แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย... และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ... (เนื้อหาของมาตราเดิมโดยคงคำว่า "กฎกระทรวง") วรรคสอง เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ... (เรื่องที่ต้องการความคล่องตัว) ... ได้" ตัวเลือกที่ ๒ (ใช้ "ข้อกำหนด" แต่เพิ่มเงื่อนไข): "มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา... และมาตรา... แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม | พิจารณาจากเนื้อหาหลักเกณฑ์ว่าจะออกเป็นข้อบังคับหรือกำหนด |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | โดย... และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ... (เนื้อหาของมาตราเดิมโดยเปลี่ยนคำว่า "กฎกระทรวง" เป็น "ข้อกำหนด") ... วรรคสอง การออกข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการ... (ระบุวัตถุประสงค์) ... และต้องคำนึงถึง... (ระบุหลักการ) ... และต้องประกาศให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป" ตัวเลือกที่ ๓ (ใช้คำว่า "หลักเกณฑ์") "มาตรา ๓๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา...และมาตรา... แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย...และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน<br>มาตรา...ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกหลักเกณฑ์..." ข้อความส่วนนี้จะคงไว้ตามร่างเดิม หากพิจารณาแล้วว่า เหมาะสมที่จะให้มีเพียงหลักเกณฑ์<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๖๑ | มาตรา ๖๒ ให้แก้ไขคำว่า “รัฐมนตรี” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้ เป็นคำว่า “ผู้อำนวยการ”<br>(๑) บทนิยามคำว่า “ลานจอดอากาศยาน” ในมาตรา ๔ | ๓<br>๗๔% | ๑<br>๒๕% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบิน | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข เพื่อแก้ไขบทบัญญัติที่เป็นอำนาจรัฐมนตรีในเรื่องการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนทางเทคนิคให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยการ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการของ ICAO ที่ต้องการให้ผู้อำนวยการมีอำนาจเต็มในการกำหนดมาตรการหรือดำเนินการทางด้านเทคนิค |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | (๒) มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๙ มาตรา ๔๑/๒๓ (๑) มาตรา ๖๗/๑๙ (๗) และมาตรา ๗๖ (๓) และ (๔) | | | พลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก เป็นการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบจากโครงการ FAA IASA และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในการกำหนดให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนมีอำนาจเต็มในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดให้ยกเลิกบทบัญญัติที่กำหนดให้อำนาจในการออกหรือให้ความเห็นชอบการออกกฎระเบียบทางเทคนิคที่ใช้ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแก่องค์กร บุคคล หรือคณะบุคคลอื่นนอกจาก กพท. ซึ่งไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคนิค (Non-Technical Entity) ซึ่งอาจทำให้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ กพท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด<br>*(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ไม่เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข<br>*(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)* | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| ๖๒ | มาตรา ๖๓ ให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งของรัฐมนตรี ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ที่ใช้บังคับอยู่ ในวันก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ<br>บรรดาเรื่องใด ๆ ที่มีกฎกระทรวงกำหนดไว้ แต่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ได้บัญญัติให้ออกเป็นข้อบังคับหรือข้อกำหนด เมื่อได้มีการออกข้อบังคับหรือข้อกำหนดในเรื่องเดียวกันนั้นตามบทบัญญัติแห่ง | ๒<br>๕๐% | ๒<br>๕๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก<br>(๑) ความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย: การกำหนดให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งเดิมที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปได้จนกว่าจะมีฉบับใหม่มาแทนที่ เป็นการสร้างความต่อเนื่องในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน ไม่ให้เกิดช่องว่างทางกฎหมาย (legal vacuum) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเดินอากาศ<br>(๒) ความชัดเจนและความแน่นอนทางกฎหมาย: บทบัญญัตินี้ช่วยลดความสับสนและความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย โดยกำหนดสถานะของกฎหมายลำดับรอง (subordinate legislation) ที่มีอยู่เดิมไว้อย่างชัดเจน ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ประกอบกิจการ และประชาชนทั่วไป สามารถเข้าใจได้ว่ากฎเกณฑ์ใดที่ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ และกฎเกณฑ์ใดที่จะมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นรูปแบบของการเขียนบทเฉพาะกาล เพื่อให้การบังคับใช้ของกฎระเบียบเก่าในช่วงที่มีการเปลี่ยนผ่านกฎหมายมีความต่อเนื่อง |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้แล้ว ให้กฎกระทรวงนั้นเป็นอันยกเลิก | | | (๓) การเปลี่ยนผ่านที่เป็นระเบียบ: การกำหนดให้กฎหมายลำดับรองเดิมยังมีผลใช้บังคับเป็นการชั่วคราว เป็นการเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีเวลาในการปรับปรุงกฎเกณฑ์ให้สอดคล้องกับกฎหมายแม่บทฉบับใหม่ ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย และทำให้การเปลี่ยนผ่านเป็นไปอย่างราบรื่น<br>(๔) การเคารพหลักการของกฎหมาย: การที่กฎหมายลำดับรองเดิมยังมีผลใช้บังคับจนกว่าจะมีฉบับใหม่มาแทนที่ เป็นไปตามหลักการทั่วไปของกฎหมาย (general principles of law) ที่ว่ากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ย่อมมีผลผูกพันจนกว่าจะมีการยกเลิกหรือแก้ไขโดยกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์เท่าเทียมกันหรือสูงกว่า<br>(๕) ความยืดหยุ่นในการปรับปรุงกฎหมาย: การให้อำนาจผู้อำนวยการในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เป็นการเปิดโอกาสให้มีการปรับปรุงกฎเกณฑ์ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ<br>๖) การคุ้มครองสิทธิของผู้ที่ได้รับผลกระทบ: บทบัญญัติที่ให้บรรดาคำขอที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับยังคงมีผลและได้รับการพิจารณาต่อไปตามกฎเกณฑ์เดิม เป็น | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การคุ้มครองสิทธิของผู้ที่ได้ดำเนินการตามกฎหมายไปแล้วก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลง<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข เพื่อให้สอดคล้องกับการกำหนดในบทเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ อย่างไรก็ดี บวท. มีข้อสังเกตว่ากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ พ.ร.ก. มีผลใช้บังคับโดยเฉพาะกฎกระทรวงนั้นให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ จึงขอให้พิจารณาลำดับศักดิ์ของกฎหมายใหม่ที่จะออกมายกเลิกกฎหมายเก่าประกอบด้วย *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๒ ควรแก้ไข เพื่อให้สอดคล้องกับการกำหนดในบทเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ อย่างไรก็ดี บวท. มีข้อสังเกตว่ากฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ พ.ร.ก. มีผลใช้บังคับโดยเฉพาะกฎกระทรวงนั้นให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมี | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ จึงขอให้พิจารณาลำดับศักดิ์ของกฎหมายใหม่ที่จะออกมายกเลิกกฎหมายเก่าประกอบด้วย *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)* | |
| ๖๓ | มาตรา ๖๔ ให้สนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาต ตามมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไป | ๒<br>๔๐% | ๓<br>๖๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๕ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม**<br>๑.๑ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับการกำหนดเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ *(นายชนะ ทัดท่าทราย, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๑.๒ เหมาะสม เนื่องจาก สอดคล้องกับการกำหนดเฉพาะกาลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรองรับมิให้การดำเนินการหรือผลบังคับของกฎหมายต้องขาดตอน ไร้สภาพบังคับ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ควรแก้ไข โดยการกำหนดไว้เช่นนี้ จะถือว่าสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ เป็นสนามบินอนุญาตตามที่นิยามที่มีการแก้ไขในร่าง | คงเนื้อหาไว้ตามร่างที่เสนอโดยไม่มีการแก้ไข โดยเป็นรูปแบบของการเขียนบทเฉพาะกาลเพื่อให้การบังคับใช้ของกฎระเบียบเก่าในช่วงที่มีการเปลี่ยนผ่านกฎหมายมีความต่อเนื่อง |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | พระราชกำหนดนี้ หรือไม่ *(บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ไม่เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข *(ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)*<br>๒.๓ ควรแก้ไข ร่างข้อความที่เสนอแนะ (อาจปรับแก้ได้ตามความเหมาะสม)<br>"มาตรา ๔๒ ให้บรรดาสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับยังคงเป็นสนามบินอนุญาตต่อไปได้อีกเป็นระยะเวลา...(ระบุระยะเวลา เช่น ๑ ปี)...นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ในระหว่างระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ดำเนินการยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ ในระหว่างที่ยังไม่มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามวรรคสอง ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ยังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการสนามบิน และต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบินอนุญาตที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | บังคับต่อไป หากพ้นกำหนดระยะเวลาตามวรรคหนึ่งแล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตตามวรรคหนึ่งยังมิได้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือยื่นคำขอแล้วแต่ไม่ได้รับใบรับรองดังกล่าว ให้ถือว่าสนามบินอนุญาตนั้นสิ้นสภาพการเป็นสนามบินอนุญาต และห้ามมิให้ดำเนินกิจการสนามบินอนุญาตนั้นอีกต่อไป เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๖๔ | มาตรา XX กำหนดให้สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุสิบปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ<br>ให้เครื่องอำนวยความสะดวกที่อนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุห้าปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ | ๐ | ๔<br>๑๐๐% | มีผู้แสดงความคิดเห็นรวม ๔ ข้อคิดเห็น<br>**๑. เห็นด้วย/เหมาะสม** ไม่มี<br>**๒. ไม่เห็นด้วย/ไม่เหมาะสม/ควรแก้ไข**<br>๒.๑ ไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นไปตามเหตุผลเกี่ยวกับเรื่องอายุของใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตามร่างมาตรา ๒๕<br>*(บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))*<br>๒.๒ ควรแก้ไข ด้วยเหตุผลตามที่แสดงความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๒๕ กฎหมายที่กำหนดให้การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดระบบอนุญาตที่หมดความจำเป็นและไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ | ตัดบทเฉพาะกาลมาตรานี้ออกทั้งมาตรา เนื่องจากยกเลิกมาตราที่มีการกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศออกแล้ว |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เนื่องจากในปัจจุบัน บวท. มีใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวม ๑๖๕ ฉบับ หากรวมใบอนุญาตที่ บวท. ขออนุญาตจัดตั้ง จะมีจำนวนใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ รวม ๒๓๕ ฉบับ แบ่งเป็นประเภทได้ดังนี้ 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 จะสามารถประมาณการค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ ทุกรอบอายุ ๕ ปี เพิ่มเติมจากเดิมที่ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ ไม่มีอายุเป็นเงิน ๒๘,๘๑๐,๘๐๐ บาท โดยที่ บวท. เป็นผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน มีหน่วยงานให้บริการแบ่งตามสถานที่ทั้งหมด ๕๔ หน่วย มีหน้าที่ต้องให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับภาคผนวก ๑๐ แห่งอนุสัญญา โดยต้องต่ออายุพร้อมชำระค่าธรรมเนียม และค่าดำเนินการเพื่อต่ออายุใบรับรองบริการ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | การเดินอากาศ จำนวน ๕ ใบ ตามอายุใบรับรองปัจจุบัน (๕ ปี) อยู่แล้ว โดยสามารถประมาณการค่าใช้จ่ายในการต่ออายุใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน โดยตรวจทุกหน่วยงานให้บริการดังเช่นการตรวจเพื่อออกใบรับรองที่ผ่านมา รวมประมาณการ ๑๐,๘๘๕,๖๐๐ บาท จึงเห็นได้ว่า หากร่างกฎหมายนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้เฉพาะ บวท. ซึ่งเป็นผู้มีใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นจำนวนมากและมิใช่ส่วนราชการ จะต้องได้รับผลกระทบโดยที่ความคิดเห็นในร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๒๕ ได้แสดงให้เห็นแล้วว่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และบริการการเดินอากาศเป็นเรื่องเดียวกันนั้น แต่ บวท. จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมในการต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยฯ ซ้ำซ้อนกับค่าธรรมเนียมในการต่ออายุใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานซึ่งมีอายุ ๕ ปี เช่นเดียวกัน เพียงเพื่อดำเนินการตรวจเพื่อให้แน่ใจว่าเป็นไปตามมาตรฐานฉบับเดียวกัน รวมถึงค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตตามมาตรา ๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ สำหรับการต่ออายุทั้งสองกรณีอีกด้วย ซึ่งในที่สุด ค่าดำเนินการที่เพิ่มขึ้นนี้ก็จะถูกสะท้อนผ่านการขอเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการการเดินอากาศ ส่งผลกระทบต่อ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ผู้ใช้บริการอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ร่างมาตรานี้จึงเป็นร่างกฎหมายที่อาจสร้างภาระขั้นตอน/กระบวนการ และค่าใช้จ่ายที่สูงเกิน ความจำเป็นของหลักความได้สัดส่วน ให้กับผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศที่มิใช่ส่วนราชการ ซึ่งอาจไม่เป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. และไม่เป็นไปตามมาตรา ๒๖ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงขอเสนอยกเลิกการขอใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศโดยให้มาตรการที่มีอยู่แล้วตามหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ มาตรา ๑๕/๒๑ กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินอากาศให้มีอายุตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่ต้องไม่เกินสิบปี และแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๒๕ ดังนี้ “มาตรา ๔๓ กำหนดให้สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีอายุสิบปี นับตั้งแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบินของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศที่อนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนด | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | นี้ใช้บังคับ” *(นายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๒.๓ ไม่เหมาะสมโดยไม่มีข้อเสนอแก้ไข (ดร.สิทธินัย จันทรานนท์/ ผศ.ดร.ลลิล ก่อวุฒิกุลรังสี/ นายประเสริฐ ป้อมป้องศึก และนายเกียรติพล ตันติกุล)<br>๒.๔ ควรแก้ไข ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข (ข้อเสนอ): "มาตรา ๔๓ ให้สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๑ ก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (สำหรับสนามบิน) หรือยื่นขอรับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน (สำหรับเครื่องอำนวยความสะดวก) ต่อผู้อำนวยการภายใน [ระยะเวลาที่เหมาะสม เช่น ๑๘๐ วัน หรือ ๑ ปี] นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ในระหว่างที่ยังไม่มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือยังไม่ได้รับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน ให้ถือว่าสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นได้รับอนุญาตให้ดำเนินการไปพลางก่อน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | สาธารณะ หรือการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน ให้คำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย: (๑) ประเภทและขนาดของสนามบิน หรือเครื่องอำนวยความสะดวก (๒) ความถี่และปริมาณการใช้งาน (๓) สภาพของสนามบิน หรือเครื่องอำนวยความสะดวก (๔) แผนการลงทุนและการพัฒนาในอนาคต (๕) ประวัติการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ออกตามมาตรานี้ให้มีอายุตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่เกิน [ระยะเวลาที่เหมาะสม เช่น ๒๐ ปี] การต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง"<br>*(ไม่ระบุชื่อผู้แสดงความคิดเห็น, ระบบกลาง)* | |
| ๖๕ | มาตรา ๖๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกำหนดนี้ | - | - | ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น | เป็นบทบัญญัติกำหนดผู้รักษาการตามกฎหมาย |
| ๖๖ | ความคิดเห็นอื่น ๆ | | | ๑. ตามแบบฟอร์มการแสดงความคิดเห็นร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. .... ร่างมาตรา ๓๘ และร่างมาตรา ๓๙ มีการแก้ไขจากกฎกระทรวงเป็นข้อบังคับและข้อกำหนดตามลำดับ บวท. จึงมีข้อสังเกตว่า ข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีสถานะทางกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากทั้งข้อบังคับและข้อกำหนดนั้นมีที่มาจาก กฎกระทรวง เช่นเดียวกัน | ความคิดเห็นประเด็นอื่น ๆ อยู่นอกเหนือจากขอบเขตวัตถุประสงค์ในการแก้ไขร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. .... ที่มีความเร่งด่วนสำหรับรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ในปี ๒๕๖๘ ดังนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะรับประเด็น |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒. จากร่างพระราชกำหนดที่นำเสนอมา ในส่วนของร่างมาตรา ๒๕ ที่เพิ่มฐานอำนาจในการกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยผู้อำนวยการจะออกข้อบังคับกำหนดอายุใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และร่างมาตรา ๔๓ ที่กำหนดบทเฉพาะกาลให้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่จัดตั้งก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับให้มีอายุ ๕ ปี นั้น ไม่ปรากฏเหตุผลว่ากรณีตามร่างข้างต้นนี้ จำเป็นต้องกำหนดขึ้นโดยเป็นผลการตรวจสอบจากหน่วยงานระหว่างประเทศ หรือมีความจำเป็นอื่นใดตามโครงการ ICAO USOAP หรือ USAP รวมทั้งไม่ปรากฏว่าร่างข้างต้นกำหนดขึ้นเพราะเป็นกรณีเพื่อรักษาความปลอดภัยของประเทศ ความปลอดภัยสาธารณะ ความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ ป้องปัดภัยพิบัติสาธารณะ หรือเป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอัน มิอาจจะหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้นจึงขอให้พิจารณาความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเรื่องเหล่านี้ไว้ในร่างพระราชกำหนดฉบับนี้ โดยหากมีเหตุผลอันสมควร ขอให้ระบุเจตนารมณ์/เหตุผลความจำเป็นที่สอดคล้องกับกรณีการออกพระราชกำหนดตามที่ บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยด้วย<br>๓. บวท. มีข้อสังเกตว่า ตามที่ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มาตรา ๖๗/๗ กำหนดให้ “พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจสั่งห้ามเจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการ | ทั้งหมดไปพิจารณาในคราวการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ทั้งฉบับอีกครั้ง |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | เดินอากาศ หรือสมาชิกลูกเรือของอากาศยาน มิให้นำอากาศยานไปปฏิบัติการบินในกรณีที่มีเหตุหรือมีเหตุอันควรสงสัย ดังต่อไปนี้ (๔) เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ไม่ชำระค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบิน เช่น บริการของสนามบินหรือบริการการเดินอากาศ หรือบริการอื่นที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งถึงกำหนดต้องชำระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือไม่ชำระเบี้ยปรับหรือเงินเพิ่มที่เกิดจากการชำระค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการล่าช้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด” โดยปัจจุบัน กพท. ยังไม่มีประกาศหลักเกณฑ์หรือวิธีการใดกำหนดให้มีผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ตามข้อเท็จจริง บวท. ได้รายงานไปยัง กพท. เป็นระยะอย่างต่อเนื่องว่า ปรากฏว่ามีผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินไม่ชำระค่าบริการการเดินอากาศ ซึ่งถึงกำหนดต้องชำระ โดยค้างค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนสูงมาก และสายการบินที่ค้างชำระค่าบริการฯ ตามที่กฎหมายกำหนดยังคงทาการบินอย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีมาตรการคุ้มครอง บวท. หรือป้องกันมิให้ บวท. ได้รับผลกระทบจากการไม่ได้รับชำระหนี้จากสายการบินดังกล่าว โดยจากการเปรียบเทียบกับกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ของประเทศอื่น จะมีมาตรการป้องกันปัญหานี้ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม อันจะทำให้สายการบินมีความเคร่งครัดในการถือปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ โดยการชำระหนี้ที่ค้างชำระภายในกำหนดเวลา เพื่อจะได้มีสิทธิในการให้บริการได้เป็นไปตามมาตรฐานสากลทั่วไป ทั้งนี้ เป็นหน้าที่และอำนาจของผู้อำนวยการฯ ที่จะประกาศกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการห้ามนาอากาศยานไปปฏิบัติการบินสาหรับกรณีที่มีหนี้ค้างชำระตามที่กฎหมายกำหนด กรณีที่ปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์และวิธีการในการสั่งห้ามปฏิบัติการบินหรือหน่วงเหนี่ยวอากาศยานตามที่กฎหมายกำหนด สายการบินจึงยังคงสามารถปฏิบัติการบินได้ต่อไปแม้จะค้างชำระค่าบริการ ซึ่งไม่เป็นธรรมกับ บวท. จึงขอความอนุเคราะห์มายัง กพท. โปรดพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตามมาตรา ๖๗/๗ (๔) ที่จะเป็นมาตรการในการสั่งห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินมิให้ปฏิบัติการบินและ/หรือหน่วงเหนี่ยวอากาศยานจนกว่าจะมีการชำระค่าบริการ เพื่อให้บทบัญญัติกฎหมายตามมาตราดังกล่าวมีความศักดิ์สิทธิ์สามารถมีผลบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติหรือไม่เสื่อมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย<br>*(นายชนะ ทัดท่าทราย และนายกวินเลิศ กลีบบัว, บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)*<br>๔. ควรมีการกำหนดคุณสมบัติและประเมินศักยภาพผู้จัดการสนามบินที่น่าเชื่อถือมากกว่านี้เนื่องจากสนามบินบางแห่งแม้จะ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ได้รับการยกเว้นชั่วคราวด้านกายภาพที่ไม่ได้มาตรฐานหรือด้านอื่น ๆ จาก กพท. โดยต้องปฏิบัติตามมาตรการลดความเสี่ยงอย่างเคร่งครัดแล้วแต่กลับไม่ดำเนินการตามที่แจ้ง กพท.ไว้ ทำให้ผู้ใช้บริการสนามบินสาธารณะมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยอย่างมากที่นำไปสู่เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ รวมทั้งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ ICAO ที่กำหนด" Zero Fatalities by ๒๐๓๐" ด้วยเช่นกัน<br>*(นายบุษปะ ตั๊ะวิชัย บริษัท, ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)*<br>๕. ขอให้แก้ไข มาตรา ๔๑/๑๑๑ ศูนย์หรือหน่วยซ่อมที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจะทำการบำรุงรักษาอากาศยานไทย หรือบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน ที่จะใช้กับอากาศยานไทยได้ ต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศจากผู้อำนวยการการขอ การออก แบบ อายุการพักใช้และการเพิกถอนใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดเสนอแก้ไข วรรคหนึ่ง ให้ตัดข้อความ" บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน" เหตุผล กำหนดให้ หน่วยซ่อมที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ที่ออกใบสมควรเดินอากาศ บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน ได้ ตาม มาตรา ๔๑/๗๖ ให้หนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของต่างประเทศที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ใช้ได้เช่นเดียวกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศที่ออกตามความในหมวดนี้ผู้อำนวยการจะประกาศกำหนดตามวรรคหนึ่งได้ต่อเมื่อ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ประเทศนั้นมีมาตรฐานในการออกหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ไม่ส่งผลต่อความปลอดภัย เพราะตาม มาตรา ๔๑/๗๖ นั้น ทาง กพท. ได้ออกประกาศตามวรรคสองไว้แล้ว<br>*(นายทองสุข ชมภูนุช, บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน))*<br>๖. เพื่อปฏิรูปกฎหมายการบินพลเรือนไทยสู่มาตรฐานสากลที่ยั่งยืนและทันสมัย)<br>(๑) หลักการและวิสัยทัศน์ทั่วไป การแก้ไขกฎหมายในครั้งนี้ควรเป็นโอกาสในการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ของกฎหมายการบินของไทย จากเดิมที่เป็นกฎหมายเชิงบังคับสั่งการ (Prescriptive-based) ไปสู่กฎหมายที่มุ่งเน้นผลลัพธ์และส่งเสริมสมรรถนะ (Performance-based/Outcome-focused) ซึ่งเป็นแนวทางสากลที่ทันสมัย การแก้ไขเพิ่มเติมจึงไม่ควรจำกัดอยู่เพียงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าตามข้อตรวจพบ แต่ควรวางรากฐานสำหรับอนาคต โดยยึดหลักการดังนี้<br>๑) หลักนิติรัฐและธรรมาภิบาล (Rule of Law and Good Governance) ทุกกระบวนการต้องโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ สอดคล้องกับหน้าที่ของรัฐตามรัฐธรรมนูญ หมวด ๕<br>๒) หลักการกำกับดูแลเชิงรุกและคาดการณ์ (Proactive and Predictive Regulation) เปลี่ยนจากการแก้ไขเมื่อเกิดเหตุ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ไปสู่การบริหารจัดการความเสี่ยงและคาดการณ์แนวโน้มเพื่อป้องกันเหตุล่วงหน้า<br>๓) หลักการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) ผลักดันให้กระบวนการกำกับดูแลทั้งหมดตั้งแต่การออกใบอนุญาต การรายงาน ไปจนถึงการตรวจตรา อยู่บนแพลตฟอร์มดิจิทัล<br>๔) หลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) บูรณาการมิติทางสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ เข้ากับการกำกับดูแลการบิน<br>(๒) ข้อเสนอแนะเชิงโครงสร้างและเนื้อหาเพิ่มเติม (นอกเหนือจากร่างปัจจุบัน)<br>๑) หมวดที่ ๑ การปฏิรูปโครงสร้างองค์กรกำกับดูแล<br>๑.๑) มาตรา xx/x การเสริมสร้างความเป็นอิสระอย่างแท้จริงขององค์กรกำกับดูแล เหตุผลแม้ กพท. จะเป็นองค์กรอิสระ แต่เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการกำกับดูแล ควรมีการบัญญัติรับรองความเป็นอิสระด้านงบประมาณและการบริหารงานบุคคลให้ชัดเจนยิ่งขึ้น แยกขาดจากระบบราชการโดยสมบูรณ์ เพื่อป้องกันการแทรกแซงทางการเมือง และสร้างความเชื่อมั่นในระดับสากล ซึ่งสอดคล้องกับหลักการจัดระเบียบราชการตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๖ ที่มุ่งเน้นประสิทธิภาพ<br>๑.๒) ข้อเสนอเพิ่มบทบัญญัติที่รับรองให้ กพท. และ กสอ. มีสถานะเป็นองค์กรของรัฐที่เป็นอิสระอย่างสมบูรณ์ มีแหล่ง | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | รายได้ของตนที่ชัดเจน เช่น ค่าธรรมเนียมกำกับดูแล และมีกระบวนการสรรหาและถอดถอนผู้บริหารระดับสูงที่โปร่งใส ยึดโยงกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรม<br>มาตรา xx/x การจัดตั้ง "ผู้ตรวจการแผ่นดินด้านการบินพลเรือน" (Civil Aviation Ombudsman) เหตุผลเพื่อเป็นกลไกอิสระในการรับเรื่องร้องเรียนและไกล่เกลี่ยข้อพิพาทระหว่างผู้ใช้บริการกับผู้ประกอบการ หรือระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเอง ซึ่งจะช่วยลดภาระของศาล และสร้างความเป็นธรรมในอุตสาหกรรม สอดคล้องกับสิทธิของผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๔๖ และสิทธิในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม มาตรา ๖๘<br>๑.๓) ข้อเสนอเพิ่มหมวดว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรผู้ตรวจการแผ่นดินด้านการบินฯ ที่มีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาข้อร้องเรียนและระงับข้อพิพาทอย่างมีประสิทธิภาพ<br>๒) หมวดที่ ๒ การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและความมั่นคงเชิงรุก<br>มาตรา xx/x การบังคับใช้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System - SMS) อย่างเต็มรูปแบบ เหตุผลร่างปัจจุบันยังมิได้กล่าวถึงการบังคับใช้ SMS ซึ่งเป็นหัวใจของการบริหารความปลอดภัยเชิงรุกตามมาตรฐาน ICAO อย่างชัดเจน การบัญญัติเรื่องนี้จะยกระดับวัฒนธรรมความปลอดภัยของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | ๒.๑) ข้อเสนอ เพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ประกอบการทุกประเภท (สายการบิน, สนามบิน, ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ, หน่วยซ่อมบำรุง) ต้องจัดทำและบังคับใช้ระบบ SMS ที่ได้รับการรับรองจาก กพท. และกำหนดให้ กพท. มีหน้าที่ในการกำกับดูแลประสิทธิภาพของระบบ SMS นั้น ๆ<br>มาตรา xx/x การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เป็นธรรม" (Just Culture) เหตุผลเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรด้านการบินกล้ารายงานความผิดพลาดหรือเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ (Near Miss) โดยไม่ต้องกังวลว่าจะถูกลงโทษ ซึ่งเป็นข้อมูลล้ำค่าในการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต<br>๒.๒) ข้อเสนอเพิ่มมาตราที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้รายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยโดยสุจริต โดยแยกระหว่างความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) ซึ่งไม่ควรถูกลงโทษกับการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือเจตนา ซึ่งต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย<br>มาตรา xx/x การบูรณาการ "ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์" (Cybersecurity) เข้ากับความมั่นคงการบิน เหตุผลภัยคุกคามในปัจจุบันไม่ได้จำกัดอยู่แค่ในโลกกายภาพ แต่ยังรวมถึงโลกไซเบอร์ซึ่งอาจส่งผลร้ายแรงต่อระบบควบคุมการบิน การสื่อสาร และการบริหารจัดการสนามบิน<br>๒.๓) ข้อเสนอแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม "การรักษาความปลอดภัย" ให้ครอบคลุมถึงความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมีมาตรการป้องกันและรับมือกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ตามมาตรฐานที่ กพท. กำหนด<br>๓) หมวดที่ ๓: การรองรับเทคโนโลยีและนวัตกรรมการบินแห่งอนาคต<br>มาตรา xx/x การจัดทำกรอบกฎหมายสำหรับระบบอากาศยานไร้คนขับ (UAS/Drones) และการสัญจรทางอากาศในเขตเมือง (Urban Air Mobility - UAM) เหตุผลกฎหมายปัจจุบันยังไม่มีความยืดหยุ่นพอที่จะรองรับเทคโนโลยีใหม่ เช่น โดรนขนส่งสินค้า หรือ "แท็กซี่บินได้" (Air Taxi) ซึ่งกำลังจะกลายเป็นจริงในอนาคตอันใกล้ การมีกรอบกฎหมายที่ชัดเจนจะทำให้ประเทศไทยเป็นผู้นำในด้านนี้ได้<br>๓.๑) ข้อเสนอเพิ่มหมวดใหม่ทั้งหมดที่ว่าด้วยการกำกับดูแลอากาศยานไร้คนขับและอากาศยานประเภทใหม่ โดยให้อำนาจ กพท. ในการกำหนดกฎระเบียบในรูปแบบ "Regulatory Sandbox" เพื่อทดลองและพัฒนากฎเกณฑ์ให้ทันต่อเทคโนโลยี โดยยังคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด<br>มาตรา xx/x การเปลี่ยนผ่านสู่ระบบดิจิทัลเต็มรูปแบบ (Full Digitalization) เหตุผลเพื่อลดขั้นตอน ลดการใช้กระดาษ เพิ่มความเร็วและความโปร่งใสในการให้บริการภาครัฐ สอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา ๗๕<br>๓.๒) ข้อเสนอกำหนดให้การยื่นขอ การออก การต่ออายุใบรับรองและใบอนุญาตทุกประเภทต้องดำเนินการผ่านระบบ | |

| ลำดับ | ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น | จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น | | ผลการรับฟังความคิดเห็น | ความเห็น กพท. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วย | | |
| | | | | อิเล็กทรอนิกส์เป็นหลัก และจัดทำฐานข้อมูลกลางด้านการบินแห่งชาติ (National Aviation Database) เพื่อการบริหารจัดการข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ<br>๔) หมวดที่ ๔: การคุ้มครองผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อม<br>มาตรา xx/x การยกระดับการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสาร เหตุผล เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการคุ้มครองที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากลในกรณีเที่ยวบินล่าช้า ยกเลิก หรือการปฏิเสธการขนส่ง<br>๔.๑) ข้อเสนอกำหนดหลักเกณฑ์การชดเชยเยียวยาที่เป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่ชัดเจน โดยอ้างอิงจากมาตรฐานสากล (เช่น EU๒๖๑) และให้อำนาจ กพท. ในการสั่งปรับผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามอย่างจริงจัง<br>มาตรา xx/x การส่งเสริมการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation) เหตุผลอุตสาหกรรมการบินเป็นแหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญ การส่งเสริมการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจึงเป็นหน้าที่ของรัฐในการรักษาวินัยทางการคลังที่คำนึงถึงผลประโยชน์ระยะยาวของชาติ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา ๖๒ *<br>๔.๒) ข้อเสนอเพิ่มบทบัญญัติที่ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ (Sustainable Aviation Fuel - SAF) การบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง และการจัดการของเสียในสนามบินอย่างยั่งยืน โดยอาจมีมาตรการจูงใจทางภาษีหรืออื่น ๆ ประกอบ | |