



แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

State Safety Programme (SSP)

บทนำ

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) เป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยเป็นการดำเนินงานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ร่วมกับการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบมาตรฐานการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือน เพื่อเป้าหมายสำคัญในการปรับปรุงพัฒนา และคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยสูงสุดของการบินพลเรือน อันจะนำไปสู่ความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือน โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ทั้งนี้ แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับนี้ จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 และได้นำเสนอ คณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board) พิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2562 และคณะกรรมการการบินพลเรือนได้พิจารณาอนุมัติแผนดังกล่าว โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 ที่กำหนดให้ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนในประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการดำเนินงานของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน และบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ จึงอนุมัติใช้แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับนี้



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	วัตถุประสงค์ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP)	1-1
บทที่ 2	นิยามศัพท์.....	2-1
บทที่ 3	การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร	3-1
3.1	การแจกจ่ายเอกสาร	3-1
3.2	การแก้ไขเอกสาร.....	3-1
บทที่ 4	กรอบแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme Framework).....	4-1
บทที่ 5	นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนของประเทศ วัตถุประสงค์ และการจัดการทรัพยากร (State Safety Policy, Objectives and Resources).....	5-1
5.1	กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary aviation legislation).....	5-1
5.1.1	พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	5-1
5.1.2	พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558	5-2
5.2	กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations).....	5-2
5.2.1	ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน	5-2
5.2.2	ด้านมาตรฐานการขนส่งวัตถุอันตราย.....	5-3
5.2.3	ด้านมาตรฐานความสมควรเดินอากาศ.....	5-3
5.2.4	ด้านมาตรฐานสนามบิน	5-3
5.2.5	ด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ.....	5-3
5.2.6	ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่	5-3
5.2.7	ด้านมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน	5-3
5.2.8	ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน	5-3
5.3	นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy).....	5-4
5.4	ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State system and functions)	5-5
5.4.1	หน้าที่ความรับผิดชอบ	5-5
5.4.2	กลไกการดำเนินงานและการประสานงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	5-14
5.4.3	นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State safety policy)	5-21

5.4.4	วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการบิน (State safety objectives).....	5-21
5.4.5	ระบบเอกสาร	5-22
5.5	บุคลากรทางเทคนิค (Qualified technical personnel).....	5-23
5.5.1	การกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นและประสบการณ์ที่จำเป็นสำหรับบุคลากรทางเทคนิค	5-23
5.5.2	การพัฒนาบุคลากรทางเทคนิค	5-24
5.5.3	การฝึกอบรมบุคลากรทางเทคนิค.....	5-25
5.6	คู่มือแนะนำทางเทคนิค เครื่องมือ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools and provision of safety-critical information).....	5-26
บทที่ 6	การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (State Safety Risk Management).....	6-1
6.1	การออกใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบ (Licensing, certification, authorization and approval obligations)	6-1
6.2	การกำหนดให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Safety management system obligations).....	6-2
6.3	การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and incident investigation).....	6-4
6.4	การระบุชี้สถานะอันตรายและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Hazard identification and safety risk assessment).....	6-5
6.4.1	การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัย	6-5
6.4.2	การวิเคราะห์ข้อมูล	6-6
6.4.3	การประเมินความเสี่ยง	6-6
6.5	การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of safety risks).....	6-7
บทที่ 7	การประกันด้านความปลอดภัย (State Safety Assurance).....	7-1
7.1	การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย (Surveillance obligations).....	7-1
7.2	การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State safety performance).....	7-2
บทที่ 8	การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (State Safety Promotion)	8-1
8.1	การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใน (Internal communication and dissemination of safety information).....	8-2
8.2	การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายนอก (External communication and dissemination of safety information).....	8-2
บทที่ 9	เอกสารแนบ	9-1

เอกสารแนบ 1 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ.....	เอกสารแนบ 1-1
เอกสารแนบ 2 ตัวอย่างวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (State safety objectives)....	เอกสารแนบ 2-1
เอกสารแนบ 3 ตัวอย่างตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย.....	เอกสารแนบ 3-1
เอกสารแนบ 4 คำย่อ.....	เอกสารแนบ 4-1

บทที่ 1 วัตถุประสงค์ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP)

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นแผนการดำเนินการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งครอบคลุมถึงการกำหนดกฎระเบียบ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยในภาพรวม

วัตถุประสงค์สำคัญของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ได้แก่

1. เพื่อให้มั่นใจได้ว่าประเทศมีกฎหมายและกฎข้อบังคับเฉพาะด้านที่สามารถใช้ในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินที่มีมาตรฐาน มีประสิทธิภาพ เป็นธรรมกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
2. เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยร่วมกันระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้นั้น ต้องได้รับการยอมรับจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
3. เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System) ของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
4. เพื่อใช้เป็นกลไกในการติดตามและวัดสมรรถนะด้านความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ
5. เพื่อการปรับปรุงสมรรถนะด้านความปลอดภัยในภาพรวมของประเทศอย่างต่อเนื่อง

การจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศครอบคลุมกิจกรรมของหน่วยงานและองค์กรการบินที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. การกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2. การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

3. การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

4. การให้บริการด้านการบินพลเรือน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operators)

ผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport operators)

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air navigation service providers)

สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved training organizations)

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organizations)

ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ (Aircraft/Product design and manufacturers)

ผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General aviation operators)

5. หน่วยงานของรัฐที่ปฏิบัติการบินร่วมกับการบินพลเรือน

กองทัพอากาศ

กองทัพบก

กองทัพเรือ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมอุตุนิยมวิทยาการบิน กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 19 การจัดการด้านนิรภัย (Annex 19 Safety Management) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศรวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการจัดการด้านนิรภัยที่กำหนดไว้ในภาคผนวกอื่นของอนุสัญญาฯ

บทที่ 2 นิยามศัพท์

นิยามศัพท์ที่ใช้ในเอกสารฉบับนี้เป็นไปตามความหมายและจะนำมาใช้ ตามกำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 19 และเอกสาร (Document) ฉบับที่ 9859 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามในบางกรณีคำศัพท์หรือความหมายอาจแตกต่างกันไปตามเนื้อหาของแต่ละบริบท รวมถึงศัพท์เฉพาะอาจนำมาใช้

คำต่างๆ ตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีความหมายดังต่อไปนี้

การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety risk management) หมายความว่า กระบวนการอย่างเป็นระบบในการระบุชี้สถานะอันตรายที่เกิดขึ้นในระบบการบิน การประเมินความเสี่ยง และกำหนดวิธีในการควบคุมและจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

การตรวจติดตาม (Surveillance) หมายความว่า การดำเนินการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการตรวจสอบผู้ถือใบอนุญาตด้านการบิน ไบร้บรอง ผู้ได้รับอำนาจ หรือผู้ได้รับความเห็นชอบ ว่ายังคงปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของใบอนุญาต/ไบร้บรอง และมีสมรรถนะความปลอดภัยในระดับที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

การตรวจติดตามความเสี่ยง (Risk-based surveillance) หมายความว่า การตรวจติดตาม ซึ่งใช้ข้อมูลความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ ซึ่งมุ่งเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสูงเป็นลำดับแรก

การประเมินความเสี่ยง (Risk assessment) หมายความว่า การประเมินความเป็นไปได้และความรุนแรงของการบาดเจ็บ ความเสียหายของทรัพย์สิน หรือการสูญเสียอันเป็นผลลัพธ์จากอันตราย

การระบุชี้สถานะอันตราย (Hazard identification) หมายความว่า กระบวนการในการระบุอันตรายที่มีอยู่ และกำหนดผลลัพธ์ของอันตรายนั้นจากข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้มีการเก็บรวบรวม ทั้งที่เป็นข้อมูลในอดีต ข้อมูลปัจจุบัน และข้อมูลจากการวิเคราะห์สถานการณ์ในอนาคต

การลดความเสี่ยง (Risk mitigation) หมายความว่า กระบวนการในการป้องกัน ควบคุม หรือการกำหนดมาตรการแก้ไข เพื่อลดความรุนแรงและ/หรือโอกาสในการเกิดผลกระทบจากสถานะอันตราย

กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary aviation legislation) หมายความว่า พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) หมายความว่า กฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

ข้อมูลความปลอดภัย (Safety data) หมายความว่า ข้อเท็จจริงหรือข้อมูลด้านการบินที่เก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลต่างๆ เพื่อใช้ในการปรับปรุงและคงไว้ซึ่งความปลอดภัย

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety risk) หมายความว่า โอกาสและความรุนแรงของผลลัพธ์ที่เกิดจากสถานะอันตราย

การทำงานทางอากาศ (Aerial work) หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องบินหรือลากป้ายโฆษณา

ฐานข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety database) หมายความว่า ฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยซึ่งรวบรวมข้อมูลและสารสนเทศที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น

1. ข้อมูลการวิเคราะห์อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ
2. ข้อมูลการวิเคราะห์อุบัติการณ์ภาคบังคับ
3. ข้อมูลการรายงานภาคสมัครใจ
4. ข้อมูลการรายงานด้านการคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศ
5. ข้อมูลการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
6. ข้อมูลจากกรณีศึกษาด้านความปลอดภัย
7. ข้อมูลด้านความปลอดภัยจากประเทศอื่น เป็นต้น

ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Indicators: SPIs) หมายความว่า ปัจจัยตัวกำหนดที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล (Data-based parameter) ซึ่งนำไปใช้สำหรับการตรวจสอบและประเมินสมรรถนะความปลอดภัย

ทะเบียนสถานะอันตราย (Hazard register) หมายความว่า ตารางหรือทะเบียนที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลสถานะอันตราย ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะประกอบด้วย สถานะอันตราย ผลลัพธ์ที่สำคัญจากสถานะอันตรายนั้น การประเมินความเสี่ยง วันที่ระบุชี้สถานะอันตราย ประเภทของสถานะอันตราย ผู้ที่ระบุชี้สถานะอันตราย และมาตรการในการลดความเสี่ยง

นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Policy) หมายความว่า นโยบายที่สนับสนุนและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย ซึ่งเป็นนโยบายที่อธิบายถึงวิธีการที่ใช้ในการป้องกันข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งข้อมูลที่บ่งชี้การกระทำผิด รวมทั้งระบุถึงสถานการณ์และบริบทที่ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนสามารถจัดการประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยของตนเป็นการภายในได้ ภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยที่ได้รับการยอมรับจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) หมายความว่า ข่าวสารด้านการบินที่ออกประกาศเพื่อแจ้งเตือนให้นักบินทราบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน

ประเด็นปัญหาความปลอดภัย (Safety issue) หมายความว่า ข้อบ่งชี้ถึงสถานะอันตราย โดยทั่วไปสามารถระบุจากกระบวนการระบุชี้สถานะอันตรายขององค์กร

ผลิตภัณฑ์ หมายความว่า อากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ ชิ้นส่วนมาตรฐาน หรือบริภัณฑ์ แล้วแต่กรณี

สมรรถนะความปลอดภัย (Safety performance) หมายความว่า การบรรลุผลด้านความปลอดภัยของรัฐหรือผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดจากเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยและตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย

เป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Targets: SPTs) หมายความว่า เป้าหมายของตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยที่ตั้งไว้ของรัฐหรือผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operator) หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General aviation operator) หมายความว่า ผู้ดำเนินการการเดินอากาศที่ดำเนินการเดินอากาศนอกเหนือจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ และการทำงานทางอากาศ

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organization) หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport operator) หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินงานสนามบิน หรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air navigation service provider) หมายความว่า ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน และผู้ให้บริการแผนภูมิการบิน

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air traffic services providers) หมายความว่า ผู้ให้บริการข้อมูลสำหรับเที่ยวบิน (Flight information service) ผู้ให้บริการแจ้งเตือน (Alerting service) ผู้ให้บริการแนะนำจราจรทางอากาศ (Air traffic advisory services) และผู้ให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air traffic control service)

ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ (Aircraft/Product design and manufacturer) หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองแบบ และผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) หมายความว่า แผนยุทธศาสตร์และภารกิจซึ่งกำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อการบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยการบินของโลก โดยมีการกำหนดแผนและขั้นตอนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างชัดเจน

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) หมายความว่า แผนซึ่งใช้ในการจัดการด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย

ระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable level of safety performance: ALoSP) หมายความว่า ระดับสมรรถนะความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้ของระบบการบินของประเทศ ซึ่งกำหนดไว้ในแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ หรือระดับประสิทธิภาพความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้ ซึ่งกำหนดไว้ในระบบการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน โดยกำหนดในรูปแบบเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (SPTs) และตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs)

ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS) หมายความถึง กระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งรวมถึงการจัดโครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติในการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรนั้น

ระบบการบิน (Aviation system) หมายความถึง กิจกรรมด้านการบินพลเรือน การฝึกสอนบิน การออกแบบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน พื้นที่ทำการบิน การจราจรทางอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ สนามบิน รวมถึงข้อมูลข่าวสาร การบริการ กฎหมาย นโยบาย ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติ บุคลากร และอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องับกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น

ระบบเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Collection and Processing System: SDCPS) หมายความถึง ระบบที่ใช้ในการจัดเก็บ รวบรวม และนำข้อมูลและสารสนเทศไปใช้ในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย เพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการบริหารจัดการสมรรถนะความปลอดภัย

ระบบรายงานภาคบังคับ (Mandatory reporting system) หมายความถึง ระบบการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

วัฒนธรรมความปลอดภัย (Positive safety culture) หมายความถึง การรับรู้ การสร้างคุณค่า และการให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในทุกๆ ระดับขององค์กร

วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety objective) หมายความถึง ข้อความเชิงนโยบายที่แสดงถึงสิ่งที่ต้องการให้บรรลุผลด้านความปลอดภัย หรือผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่ต้องการ

สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved training organization) หมายความถึง ผู้ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน (Service providers) หมายความถึง องค์กรที่ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรกำกับดูแล ซึ่งได้แก่

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
2. ผู้ดำเนินงานสนามบิน
3. ผู้ให้บริการการเดินอากาศ
4. สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน
5. ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม
6. ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์
7. ผู้ดำเนินการบินทั่วไป

แหล่งข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety data sources) หมายความว่า ที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น

1. ข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์
2. รายงานด้านความปลอดภัย (ภาคบังคับและภาคสมัครใจ)
3. รายงานด้านการคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศ
4. การติดตามประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน
5. รายงานการตรวจพินิจ การตรวจสอบ การตรวจติดตาม และการสำรวจ
6. กรณีศึกษาด้านความปลอดภัย

Just Culture หมายความว่า วัฒนธรรมที่จะส่งผลเป็นการส่งเสริมให้บุคคลให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับข้อผิดพลาดหรือปัญหาต่างๆ จากการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่าข้อมูลนั้นจะส่งผลให้เกิดการพัฒนากระบวนการความปลอดภัย และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมาตรการในเชิงการลงโทษจะเกิดขึ้นเฉพาะเมื่อมีสาเหตุจากการจงใจ การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้

บทที่ 3 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร

3.1 การแจกจ่ายเอกสาร

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติได้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ให้กับ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการบินทั่วไป ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกับกิจการการบินพลเรือน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานรัฐที่ปฏิบัติการบินร่วมกับการบินพลเรือน ซึ่งการแจกจ่ายจะดำเนินการโดยการจัดส่งให้ผู้เกี่ยวข้องในรูปแบบสำเนาเอกสารและ/หรือรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และต้องมีการทำบันทึกการแจกจ่ายเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดโดยมิได้กำหนดเป็นชั้นความลับ

3.2 การแก้ไขเอกสาร

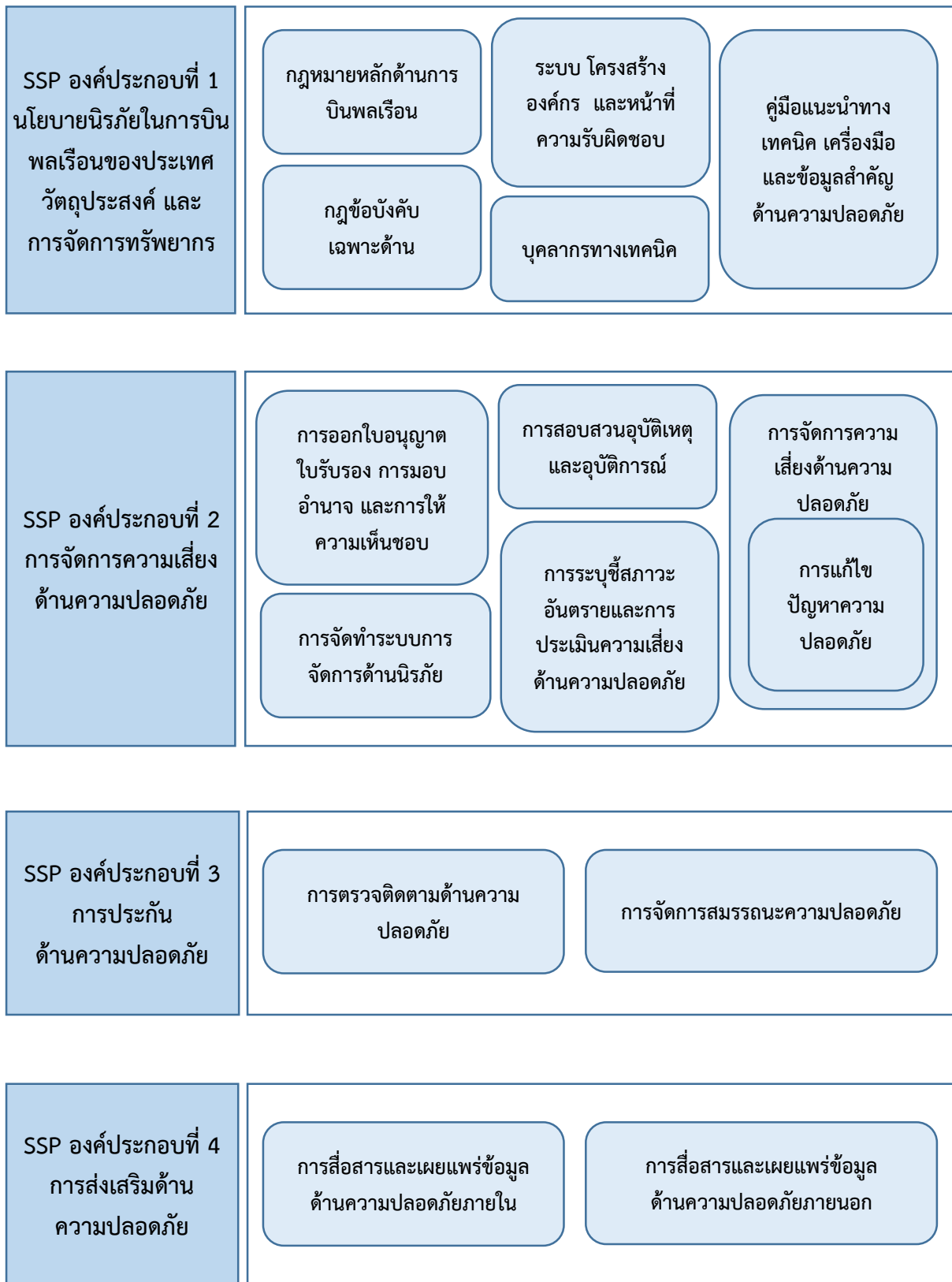
เมื่อเนื้อหาของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามมาตรฐานและข้อแนะนำที่ปฏิบัติในภาคผนวกที่ 19 และเอกสารฉบับที่ 9859 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Chicago Convention, 1944) รวมทั้งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนหรือกฎข้อบังคับเฉพาะด้าน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินการแจ้งข้อแก้ไขไปยังคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกับกิจการการบินพลเรือน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานรัฐที่ปฏิบัติการบินร่วมกับการบินพลเรือน

การแก้ไขแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินการโดยคำแนะนำของคณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ และต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ภายหลังจากการอนุมัติเอกสารจะได้รับการแจกจ่ายเผยแพร่ให้ผู้เกี่ยวข้องโดยการดำเนินการตามข้อ 3.1

บทที่ 4 กรอบแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme Framework)

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินการตามกรอบมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 19 (Annex 19) และเอกสารฉบับที่ 9859 (Doc 9859) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยกรอบมาตรฐานของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ประกอบด้วย

1. นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนของประเทศ วัตถุประสงค์ และการจัดการทรัพยากร (State Safety Policy, Objectives and Resources)
 - 1.1 กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary Aviation Legislation)
 - 1.2 กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific Operating Regulations)
 - 1.3 ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State System and Functions)
 - 1.4 บุคลากรทางเทคนิค (Qualified Technical Personnel)
 - 1.5 คู่มือแนะนำทางเทคนิค เครื่องมือ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical Guidance, Tools and Provisions of Safety Critical Information)
2. การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (State Safety Risk Management)
 - 2.1 การออกใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจและการให้ความเห็นชอบ (Licensing, Certification, Authorization and/or Approval Obligations)
 - 2.2 การจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System Obligations)
 - 2.3 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and Incident Investigation)
 - 2.4 การระบุชี้สถานะอันตรายและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Hazard Identification and Safety Risk Assessment)
 - 2.5 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of Safety Risks)
3. การประกันด้านความปลอดภัย (State Safety Assurance)
 - 3.1 การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย (Surveillance Obligations)
 - 3.2 การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State Safety Performance)
4. การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (State Safety Promotion)
 - 4.1 การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใน (Internal Communication and Dissemination of Safety Information)
 - 4.2 การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายนอก (External Communication and Dissemination of Safety Information)



รูปที่ 1 กรอบแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP)

(อ้างอิงเอกสาร ICAO ฉบับที่ 9859)

บทที่ 5 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนของประเทศ วัตถุประสงค์ และการจัดการทรัพยากร (State Safety Policy, Objectives and Resources)

องค์ประกอบที่ 1 ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นการดำเนินงานด้านนโยบาย วัตถุประสงค์ และการจัดการทรัพยากรในการจัดการด้านนิรภัยการบินของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการด้านสำคัญ ดังนี้

- กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary aviation legislation)
- กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations)
- นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy)
- ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State system and functions)
- บุคลากรทางเทคนิค (Qualified technical personnel)
- คู่มือแนะนำทางเทคนิค เครื่องมือ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools and provision of safety-critical information)

5.1 กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary aviation legislation)

ประเทศไทยมีกฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนทางด้านความปลอดภัย คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนด้านต่างๆ รวมถึงด้านคุณสมบัติและสมรรถนะของบุคลากรทางการบิน การปฏิบัติการบิน ความสมควรเดินอากาศ การบริการการเดินอากาศ และสนามบิน

5.1.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการอนุวัติการตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามภาคผนวกของอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อให้การบินของประเทศไทยมีมาตรฐานไม่น้อยกว่าที่ยอมรับกันในระดับสากล

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา 18/1 และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามมาตรา 18/2 และ 18/3

พระราชบัญญัตินี้กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข ข้อจำกัดในเรื่องอากาศยาน การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยานและการควบคุมความสมควรเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศ อุบัติเหตุ อำนาจตรวจ ยึดและห่วงเหนี่ยว รวมถึงบทกำหนดโทษ ในส่วนของกฎหมายลำดับรองในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลและการควบคุมกิจการการบินพลเรือนจะปรากฏอยู่ในรูปของกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบและคำสั่ง

ทั้งนี้ แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับนี้มีผลบังคับใช้ทางกฎหมายในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 โดยมาตรา 15 (1) ได้กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.1.2 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 8 (1) และ (5) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมถึงด้านนิรภัยการบิน โดยการดำเนินการจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

มาตรา 20 กำหนดให้มีคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

มาตรา 28 กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานมีหน้าที่บริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน โดยในการกำกับดูแลด้านนิรภัยการบิน ให้ผู้อำนวยความสะดวกดำเนินการตามกฎหมายและเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศและความสอดคล้องกับมาตรฐานสากลตามมาตรา 29

มาตรา 37 ให้สำนักงานมีอำนาจหน้าที่ในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบและคำสั่งในเรื่องการบริหารจัดการความปลอดภัย

5.2 กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations)

กฎข้อบังคับเฉพาะด้านในเรื่องการบินพลเรือนของประเทศไทยได้มีการจัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ประกอบด้วยกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบและคำสั่งเพื่อกำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และข้อจำกัดในเรื่องที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนและการควบคุมกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นปัจจุบันและทันต่อเหตุการณ์ โดยครอบคลุมในด้านต่างๆ ที่สำคัญ ประกอบด้วย ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน ด้านมาตรฐานการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ ด้านมาตรฐานความสมควรเดินอากาศ ด้านมาตรฐานวิศวกรรมการบิน ด้านมาตรฐานสนามบิน ด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ ด้านมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน และด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน

ตัวอย่างของกฎข้อบังคับเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัย

5.2.1 ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน

- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 86 ว่าด้วยการเดินอากาศของอากาศยาน
- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirements) พ.ศ. 2560

5.2.2 ด้านมาตรฐานการขนส่งวัตถุอันตราย

- ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

5.2.3 ด้านมาตรฐานความสมควรเดินอากาศ

- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirements) พ.ศ. 2560
- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การเดินอากาศด้วยเครื่องบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. 2553
- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การเดินอากาศด้วยเฮลิคอปเตอร์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. 2561
- ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ พ.ศ. 2551 เรื่องการรับรองหน่วยซ่อม

5.2.4 ด้านมาตรฐานสนามบิน

- ระเบียบกรมการขนส่งทางอากาศว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2557
- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 82 ว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน

5.2.5 ด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ

- ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2560
- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อกำหนดในการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedures) พ.ศ. 2560
- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ

5.2.6 ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่

- ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 8 ว่าด้วยการขอ การออก และการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

5.2.7 ด้านมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน

- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องการขอและการออกใบสำคัญแพทย์ พ.ศ. 2560

5.2.8 ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน

- ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
- คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 143/2561 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ

- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2561

กฎข้อบังคับเฉพาะด้านจะได้รับการทบทวน ปรับปรุง แก้ไขให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติของ ICAO และเป็นไปตามการแก้ไขของภาคผนวกของอนุสัญญา

รายการของกฎข้อบังคับเฉพาะด้านและรายละเอียดปรากฏอยู่ในเว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th

5.3 นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy)

ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน และผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการดำเนินงานของตน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำคู่มือนโยบายการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy Manual) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรและผู้ตรวจสอบด้านการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

นโยบายการบังคับใช้กฎหมายในบริบทของการจัดการด้านนิรภัย ต้องกำหนดให้มีวิธีปฏิบัติ กระบวนการ หรือการดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้

1. การสนับสนุนและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย (Positive safety culture)
2. การพิทักษ์ข้อมูลและแหล่งข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่อาจทำให้บุคคลต้องรับผิดทางอาญา รวมทั้งข้อมูลที่ได้รับจากระบบรายงานอุบัติการณ์ภาคสมัครใจ
3. การป้องกันการใช้และการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากการปรับปรุงด้านความปลอดภัย
4. การกำหนดเงื่อนไขและสถานการณ์ที่ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนได้รับอนุญาตให้จัดการแก้ไขปัญหาลูกข่ายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยของหน่วยงาน ซึ่งได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
5. การกำหนดเงื่อนไขและสถานการณ์ความปลอดภัยที่สำนักงานจะต้องดำเนินการโดยตรงในการสอบสวนและดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด

รายละเอียดกฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนและนโยบายการบังคับใช้ปรากฏอยู่ในเว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th

5.4 ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State system and functions)

5.4.1 หน้าที่ความรับผิดชอบ

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีการดำเนินงานโดยผู้มีอำนาจและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องตามบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ ดังนี้

5.4.1.1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้แทนของรัฐบาลไทยในการบริหารนโยบายด้านการบินในภาพรวม ให้ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศมีความปลอดภัย รัฐมนตรีมีอำนาจกำกับดูแลให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามกฎหมาย นโยบายและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำของสำนักงานหรือของผู้อำนวยความสะดวกที่เห็นว่าขัดต่อนโยบายหรือแผนดังกล่าว ตามมาตรา 42 ของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

5.4.1.2 คณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นอกจากนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำกับกับการดำเนินงานของสำนักงานและผู้อำนวยความสะดวกให้ดำเนินงานให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้อง และครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และตามอนุสัญญา ในการนี้ จะสั่งให้ผู้อำนวยความสะดวกชี้แจงข้อเท็จจริง หรือปรับปรุง แก้ไข หรือระงับการกระทำใด ที่เป็นไปโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือกฎข้อบังคับหรืออนุสัญญาได้ ตามที่กำหนดในมาตรา 42 วรรคสอง ของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

5.4.1.3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 8 ของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ในการดำเนินการจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน ทั้งนี้ อำนาจและหน้าที่ความรับผิดชอบโดยรวมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้แก่

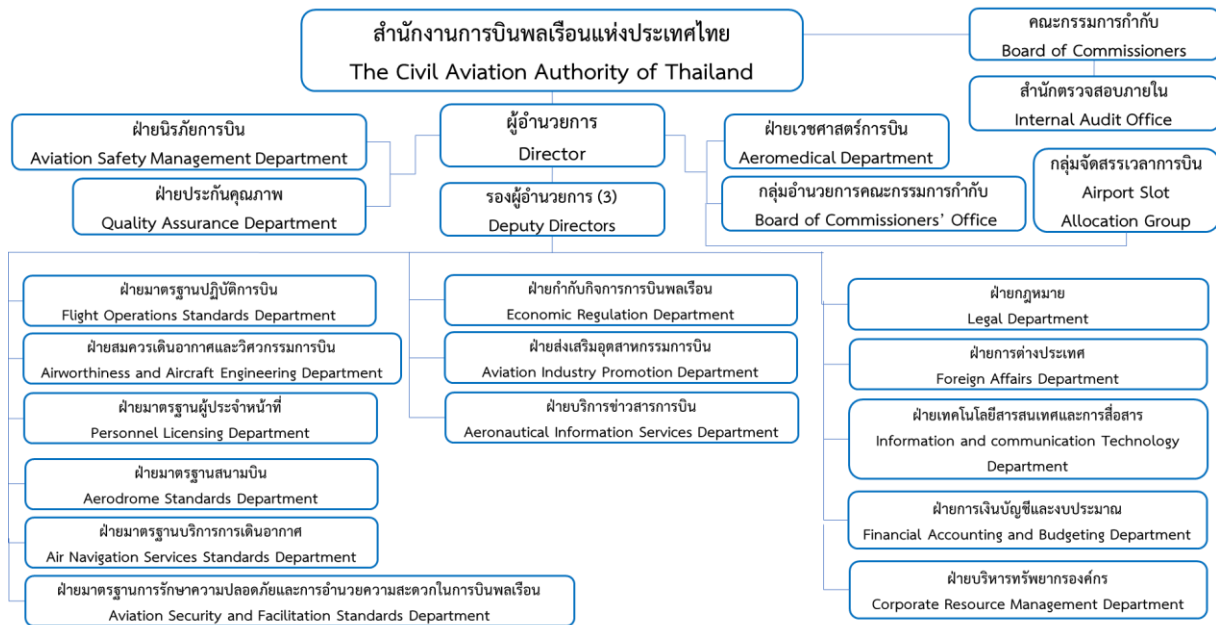
1. ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจกิจการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ
2. เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน และการขนส่งทางอากาศ
3. เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
4. ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย

5. ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว
6. ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด
7. ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล
8. กำกับดูแลกิจการสนามบินและสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือตามกฎหมายอื่นให้เกิดความปลอดภัยและได้มาตรฐานสากล
9. ให้ความร่วมมือและสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือนและส่วนราชการในการประสานงานหรือเจรจากับองค์การระหว่างประเทศหรือต่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบิน หรือการทำความตกลงใดๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือนอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น
10. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี
11. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน
12. ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และกำหนดคุณสมบัติและความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี
13. กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
14. จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน
15. จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน
16. ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน หรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

นอกจากนี้ กพท. ยังมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 37 (2) ในการกำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล การปฏิบัติในเรื่องทั้งปวงที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานและผู้ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และแนวทางปฏิบัติที่กำหนดไว้

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ตามมาตรา 28 ในการบริหารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และต้องรับผิดชอบในการกำกับดูแลด้านนิรภัยในการบินพลเรือน โดยมีอำนาจดำเนินการตามกฎหมายและเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศและความสอดคล้องกับมาตรฐานสากลตามมาตรา 29

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน่วยงานตามโครงสร้างองค์กรที่ทำหน้าที่ด้านการจัดการความปลอดภัยและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย โดยได้มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน ดังนี้



รูปที่ 2 โครงสร้างองค์กร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

องค์กรภายใน กพท. มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ได้แก่

ฝ่ายนิรภัยการบิน

เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในการจัดทำและประสานงานการดำเนินการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยมีหน้าที่ ดังนี้

- ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด
- ติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ
- กำหนดและพัฒนานโยบายทั่วไปในการจัดทำกฎหมายและนโยบายเฉพาะในการดำเนินการเพื่อพัฒนาหลักการจัดการด้านนิรภัยบนพื้นฐานของการวิเคราะห์ระบบการบินของประเทศอย่างครอบคลุม
- กำกับดูแลด้านการจัดการด้านนิรภัย (Safety management system) ของผู้ที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยการบินของประเทศ เพื่อระบุประเด็นปัญหาและกำหนดมาตรการในการป้องกันแก้ไข รวมทั้งจัดทำระบบป้องกันข้อมูลความปลอดภัย
- ดำเนินการด้านการส่งเสริมการจัดการความปลอดภัยการบิน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัยกับหน่วยงานและองค์กรการบินที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและระหว่างประเทศ

ฝ่ายเวชศาสตร์การบิน

- ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย กฎ ระเบียบ และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐานและกฎเกณฑ์ รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์ คู่มือและวิธีปฏิบัติในด้านเวชศาสตร์การบิน
- พิจารณาและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าด้วยการดำเนินการด้านเวชศาสตร์การบิน
- เสนอแนะให้มีการกำหนดนโยบาย แผน กฎเกณฑ์ ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรฐานทางการแพทย์ที่ใช้ในการตรวจ การศึกษาและฝึกอบรม ให้คำแนะนำปรึกษาในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับเวชศาสตร์การบิน อนามัยและสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานต่างๆ
- กำกับดูแลและตรวจสอบด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือนของประเทศ
- พิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการแต่งตั้ง การสิ้นสุดของนายแพทย์ผู้ตรวจเวชศาสตร์การบิน และศูนย์เวชศาสตร์การบิน

ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน

- ศึกษาและวิเคราะห์มาตรฐาน กฎหมาย กฎ ระเบียบทั้งภายในและระหว่างประเทศ และให้ข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐานและกฎเกณฑ์ รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์ คู่มือและวิธีปฏิบัติในการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ การรับรองการปฏิบัติการบินแบบพิเศษ การตรวจสอบการปฏิบัติการบิน
- พิจารณาและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าด้วยการตรวจสอบการปฏิบัติการบิน
- เสนอแนะให้มีการกำหนดนโยบาย กฎเกณฑ์ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิน
- กำกับดูแลและตรวจสอบในด้านการปฏิบัติการบินเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และคำแนะนำต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้
- อนุญาต และรับรองในด้านการปฏิบัติการบินตามที่กฎหมายกำหนด
- ศึกษาค้นคว้า วิเคราะห์ วิจัย รูปแบบวิธีการในการตรวจสอบในด้านการปฏิบัติการบิน รวมถึงข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น เพื่อพัฒนามาตรฐานการตรวจสอบให้มีประสิทธิภาพ
- กำกับดูแล ตรวจสอบพนักงานต้อนรับในอากาศยาน และพนักงานอำนวยความสะดวก
- เป็นศูนย์ข้อมูลในการเก็บรวบรวมประวัติการออกและต่ออายุใบรับรองต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ

ฝ่ายสมครเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน

- ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย กฎระเบียบ และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐานและกฎเกณฑ์ รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์ คู่มือและวิธีปฏิบัติในด้านความสมครเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน
- พิจารณาและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าด้วยความสมครเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน

- เสนอแนะการยกร่าง การกำหนด ปรับปรุงหรือแก้ไขกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ระเบียบปฏิบัติและคำแนะนำต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
- กำกับดูแลและตรวจสอบในด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ระเบียบปฏิบัติและคำแนะนำต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้
- อนุญาต และรับรองในด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบินตามที่กฎหมายกำหนด
- ดำเนินการสืบสวนเกี่ยวกับข้อบกพร่องหลัก (Major defects) ที่ค้นพบในด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน รวมถึงพิจารณาให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นให้ถูกต้อง
- ศึกษาค้นคว้า วิเคราะห์ วิจัย รูปแบบวิธีการในการตรวจสอบในด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน รวมถึงข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการตรวจสอบ
- ทบทวน ปรับปรุงแก้ไข และแนะนำในด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบินของรัฐผู้ออกแบบอากาศยาน หรือผลิตภัณฑ์ด้านการบิน เพื่อพิจารณาการมีผลบังคับใช้กับอากาศยานทะเบียนไทย
- ดำเนินการออกใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ถอนทะเบียน ติดต่อประสานงานรัฐเจ้าของทะเบียนหรือรัฐผู้รับจดทะเบียนอากาศยานในการจดทะเบียนอากาศยาน

ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่

- ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย กฎ ระเบียบ และพัฒนาจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐานและกฎเกณฑ์ รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์ คู่มือและวิธีปฏิบัติในการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงใบอนุญาต ใบสำคัญ หรือใบรับรองอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าด้วยใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงใบอนุญาต ใบสำคัญ หรือใบรับรองอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เสนอแนะนโยบายและดำเนินการทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีและความสามารถภาคปฏิบัติสำหรับผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- ดำเนินการออก ต่ออายุ รับรองความสามารถทางภาษา และเพิ่มศักยภาพใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย
- พิจารณาดำเนินการรับรองและกำกับดูแลสถาบันฝึกอบรมและหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการบินพลเรือน ศูนย์ทดสอบภาษา เครื่องช่วยฝึกบิน และผู้ได้รับการแต่งตั้งหรือรับรองให้ดำเนินการอบรมฝึกสอน และทดสอบผู้ประจำหน้าที่
- เป็นศูนย์ข้อมูลในการเก็บรวบรวมประวัติของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน

- ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย กฎ ระเบียบ และให้ข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐานและกฎเกณฑ์ รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์ คู่มือและวิธีปฏิบัติในด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคพื้น
- พิจารณาและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
- กำกับดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคพื้น รวมถึงการตรวจเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ การตรวจตามระยะเวลา และการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคพื้น เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการของสนามบินและเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องของประเทศ
- กำกับดูแลและควบคุมมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับด้านสิ่งแวดล้อมของการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการและกำหนดมาตรการต่างๆ ให้สอดคล้องกับด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ
- ดำเนินการออกใบอนุญาต ใบจัดตั้ง และใบรับรองต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและด้านสิ่งแวดล้อมในการบินพลเรือน
- จัดการเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัยของการบินพลเรือนภาคพื้นให้เป็นไปตามมาตรฐานของประเทศและสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ

- ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย กฎ ระเบียบ และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดมาตรฐานและกฎเกณฑ์ รวมถึงจัดทำหลักเกณฑ์ คู่มือและวิธีปฏิบัติในด้านการให้บริการการเดินอากาศ กฎจราจรทางอากาศ กฎการปฏิบัติการบิน การใช้น่านฟ้าและห้วงอากาศ บริการจราจรทางอากาศ อุศุนิยมวิทยาการบิน การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ (ระบบสื่อสารการบิน ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบการติดตามอากาศยาน) การบินทดสอบวิธีปฏิบัติการบิน Visual/Instrument Flight Procedures ข่าวสารการบิน แผนภูมิการบิน และการฝึกอบรมด้านบริการการเดินอากาศ
- พิจารณาและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ว่าด้วยการบริการการเดินอากาศ
- เสนอแนะนโยบาย แผนพัฒนาด้านบริการการเดินอากาศ และแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการการเดินอากาศ
- กำกับดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัย และดำเนินการออกใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ เกี่ยวกับการให้บริการการเดินอากาศ บริการจราจรทางอากาศ อุศุนิยมวิทยาการบิน การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ (ระบบสื่อสาร ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบการติดตามอากาศยาน) การบินทดสอบวิธีปฏิบัติการบิน Visual/Instrument Flight Procedures ข่าวสารการบิน และแผนภูมิการบิน
- ตรวจสอบวิธีปฏิบัติการบิน ทดสอบเปรียบเทียบอุปกรณ์บินทดสอบ รับรองรายงานผลการบินทดสอบ และตรวจสอบการบินทดสอบวิธีปฏิบัติการบิน Visual/Instrument Flight Procedures ทุกแบบ
- ปฏิบัติการบินตรวจสอบบริการการเดินอากาศหรือมาตรฐานความปลอดภัยอื่น เพื่อประเมินความปลอดภัย และรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและให้ข้อเสนอแนะที่จำเป็น รวมถึงวางแผน

ดำเนินการในด้านที่เกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษา การซ่อม การจัดหาอากาศยาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายได้อย่างต่อเนื่อง

- ดำเนินการกรณีเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ (Air traffic incident) และวิเคราะห์เพื่อออกมาตรการป้องกัน

5.4.1.4 สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สสอ.)

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายกระทรวง แบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
2. รับแจ้งอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดแก่อากาศยาน และประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน
3. ศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลและสถิติด้านอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และข้อมูลความปลอดภัยอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ
4. จัดทำรายงานด้านเทคนิคและรายงานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
5. ติดตามความคืบหน้าการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ ตามข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยและคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงป้องกัน
6. ดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
7. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีตามมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพื่อดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยานที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรอย่างเป็นอิสระ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก อันมิใช่การตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิดชอบไม่ว่าทางใดๆ

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานเป็นอิสระจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และองค์กรการบินอื่นๆ ในประเทศ ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก พ.ศ. 2483 จะดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 รวมถึงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

5.4.1.5 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สคอ.)

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
2. เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย และอำนวยความสะดวกและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ
3. จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตแห่งชาติ รวมทั้งพัฒนาและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
4. จัดทำและดำเนินการตามแผนการฝึกอบรมด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล
5. จัดทำความตกลง ความร่วมมือ และการประชุมด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
6. กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งกำกับดูแล ตรวจสอบ และให้คำแนะนำด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแก่หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
7. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

5.4.1.6 หน่วยงานการบินทหารและตำรวจ

หน่วยงานการบินทหารและตำรวจมีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการบินของประเทศไทย เนื่องจากมีการปฏิบัติการบินทั้งในสนามบินพลเรือนและสนามบินทหาร รวมทั้งมีการใช้ห้วงอากาศร่วมกับการบินพลเรือนในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ ทั้งการบินทหารอากาศ ทหารบก ทหารเรือ และการบินตำรวจ โดยส่วนงานที่เกี่ยวข้องทางการบิน ได้แก่ กองทัพอากาศ กองทัพบก กองทัพเรือ และกองบินตำรวจ

สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ กองทัพอากาศ

สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ มีหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน และการนิรภัยภาคพื้นตามมาตรฐานของกองทัพอากาศและมาตรฐานสากล กับมีหน้าที่จัดการความรู้ ควบคุมประเมินผลและการตรวจตรากิจการในสายวิทยาการด้านนิรภัย มีผู้อำนวยการสำนักงานนิรภัยทหารอากาศเป็นผู้บังคับบัญชา มีขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่สำคัญ ดังนี้

1. พิจารณา เสนอความเห็น งานฝ่ายอำนวยความสะดวกด้านนิรภัยในขอบเขตเกี่ยวกับปรัชญา แนวคิด นโยบายด้านนิรภัย การกำหนดเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ด้านนิรภัย
2. วางแผน อำนวยความสะดวก ควบคุม กำกับ การ พัฒนา และดำเนินการด้านการบริหารกิจการนิรภัยการบินและนิรภัยภาคพื้นของกองทัพอากาศ วิทยาการนิรภัย การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ การป้องกันอุบัติเหตุภาคพื้น และการสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้น แผนงานโครงการ และงบประมาณด้านนิรภัยของหน่วย การกำหนดกฎเกณฑ์ กลไก วิธีการควบคุมมาตรฐานนิรภัย

การวิเคราะห์และประเมินผลด้านนิรภัย การบริหารจัดการฐานข้อมูลนิรภัยกองทัพอากาศ การจัดทำสัญญาข้อตกลง ความร่วมมือ บันทึกเจรจา ด้านนิรภัยกับหน่วยภายนอกกองทัพอากาศ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กิจการนิรภัย

3. ประสานงานและสนับสนุนหน่วยงานภายนอกกองทัพอากาศ เกี่ยวกับงานด้านนิรภัย
4. บริหารจัดการในฐานะหัวหน้าสายวิทยาการด้านนิรภัย เกี่ยวกับการจัดการความรู้ การบริหารการฝึกและศึกษา การบริหารกำลังพล จำพวกทหารนิรภัย

ศูนย์การบินทหารบก กองทัพบก

มีขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่สำคัญ ดังนี้

1. อำนวยความสะดวกและดำเนินการฝึกศึกษาเกี่ยวกับกิจการบินทหารบกให้กับกำลังพลของกองทัพบกและเหล่าอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย
2. เสนอแนะและให้คำแนะนำทางวิชาการเกี่ยวกับกิจการบินทหารบกให้กับหน่วยและสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง
3. เสนอแนะ แนะนำ กำกับดูแลเกี่ยวกับกิจการบิน นิรภัยการบินของกองทัพบก (มีกองนิรภัยการบินทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ และสอบสวนอุบัติเหตุ)
4. ศึกษา วิจัยและพัฒนาตลอดจนรวบรวมสถิติเกี่ยวกับกิจการบินทหารบก
5. ผลิตและควบคุมกำลังพลที่เป็นนักบิน ช่างเครื่องบิน และผู้ปฏิบัติงาน เกี่ยวกับกิจการบินทหารบก
6. ปฏิบัติการบินสนับสนุนทั่วไปต่อหน่วยทหารทั้งภารกิจธุรการ และส่งกำลังบำรุง และภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

กองการบินทหารเรือ

กองการบินทหารเรือเป็นหน่วยกำลังรบขึ้นตรงกับกองเรือยุทธการ มีกองวิทยาการและนิรภัยการบินทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบินทหารเรือ

งานนิรภัย ฝ่ายอำนวยการ กองบินตำรวจ

หน้าที่ของงานนิรภัยการบิน ฝ่ายอำนวยการ กองบินตำรวจ มีดังนี้

1. เสนอแนะและให้ความช่วยเหลือผู้บังคับบัญชาในการพัฒนาโครงการนิรภัยการบิน
2. เตรียมจัดทำแผนปฏิบัติและประสานการปฏิบัติในกรณีอากาศยานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกิดอุบัติเหตุ
3. วางแผนแนะนำการปฏิบัติในการสำรวจนิรภัยการบิน และเสนอการแก้ไขข้อบกพร่องที่ค้นพบตลอดจนทบทวนแก้ไขและปรับปรุงโครงการนิรภัยการบินให้เหมาะสมและทันสมัยอยู่เสมอ
4. กำหนดระบบการรายงานข่าวอากาศยานอุบัติเหตุต่อผู้บังคับบัญชา เช่น แบบการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ การรายงานเหตุการณ์ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

5. หัวหน้างานนิรภัยการบินและนักบินในงานนิรภัยการบิน ฝ่ายอำนวยการ กองบินตำรวจ จะต้องมีความเชี่ยวชาญกับอากาศยานแบบหนึ่งแบบใดโดยเฉพาะอย่างน้อยหนึ่งแบบและยังจะต้องศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับอากาศยานทุกแบบในกองบินตำรวจด้วย แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ขัดต่อระเบียบของกองบินตำรวจ

6. ดำเนินการตรวจเยี่ยมหน่วยบินและหน่วยซ่อมย่อยต่างๆ ของกองบินตำรวจเพื่อรับทราบและแก้ไขปัญหาทางด้านนิรภัย ตลอดจนรวบรวมข้อมูลข้อขัดข้องต่างๆ รายงานผู้บังคับบัญชาทราบพร้อมข้อเสนอแนะในการแก้ไข

7. ประสานการปฏิบัติกับหน่วยข้างเคียงเพื่อแลกเปลี่ยนข่าวสารและข้อมูลในงานนิรภัยการบิน

8. ทบทวนและวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยาน เพื่อหาข้อเท็จจริงดำเนินการเพื่อการแก้ไขและป้องกันต่อไป

9. จัดทำระเบียบปฏิบัติและกฎข้อบังคับต่างๆ ด้านนิรภัยการบินเพื่อการแจกจ่าย

10. รวบรวมข้อมูลหลักฐาน และสถิติของอากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

11. วางมาตรการและเตรียมข้อมูลของการเกิดอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของกองบินตำรวจ ในการให้ข่าวสารต่อสื่อมวลชนเมื่อจำเป็น

12. จัดทำหรือจัดหาแผ่นป้ายปิดประกาศ โฆษณา แผ่นภาพ หรือเอกสารทางด้านนิรภัยการบินเพื่อการชักจูงและเผยแพร่กิจการ

13. จัดให้มีการประชุมนิรภัยการบินตามระยะเวลาที่เหมาะสม

5.4.2 กลไกการดำเนินงานและการประสานงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ในการบริหารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจำเป็นต้องกำหนดให้มีกลไกในการดำเนินงานและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน และองค์กรการบินในประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และกิจกรรมต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ โดยกลไกดังกล่าวดำเนินการผ่านการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานตามภารกิจและความจำเป็นเพื่อร่วมมือกันดำเนินงาน ประชุมหารือ อภิปราย ร่วมพิจารณาตัดสินใจในเรื่องสำคัญและเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านนิรภัย รวมทั้งการจัดทำบันทึกข้อตกลงระหว่างหน่วยงาน

5.4.2.1 คณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ (National Aviation Safety Board: NASB)

คณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ (NASB) จัดตั้งขึ้นเพื่อให้มีการประสานงานในระดับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการจัดการด้านนิรภัยระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้านการบิน การบริหารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติในภาพรวม รวมทั้งควบคุมดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและบรรลุวัตถุประสงค์ โดยให้คณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติมีองค์ประกอบซึ่งเป็นผู้แทนในระดับบริหารของหน่วยงาน และองค์กรการบินภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- | | |
|------------------------------------|------------------|
| 1. ผู้อำนวยการ | ประธานคณะกรรมการ |
| สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | |
| 2. ผู้จัดการฝ่ายประกันคุณภาพ | กรรมการ |
| สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | |
| 3. ผู้จัดการฝ่ายเวชศาสตร์การบิน | กรรมการ |
| สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | |

4. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
5. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
6. ผู้จัดการฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
7. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
8. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
9. ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
10. ผู้จัดการฝ่ายบริหารทรัพยากรองค์กร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
11. ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
12. ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
13. หัวหน้ากองกองนิรภัยการบิน ศูนย์การบินทหารบก กองทัพบก	กรรมการ
14. หัวหน้ากองวิชาการและนิรภัยการบิน กองบัญชาการกองการบินทหารเรือ กองทัพเรือ	กรรมการ
15. ผู้อำนวยการสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ กองทัพอากาศ	กรรมการ
16. ผู้บังคับการกองบินตำรวจ งานนิรภัยการบิน กองบินตำรวจ	กรรมการ
17. ผู้จัดการฝ่ายนิรภัยการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการและเลขานุการ
18. เจ้าหน้าที่ฝ่ายนิรภัยการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยคณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. พิจารณา กำหนด ทบทวน แก้ไขนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยให้สอดคล้องกับภารกิจและสถานการณ์การบินของประเทศ
2. พิจารณา ทบทวนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจากผลการดำเนินงานตามระยะเวลาอย่างต่อเนื่อง เพื่อการปรับปรุงพัฒนาแผนให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสถานการณ์การบินปัจจุบันและอนาคต

3. พิจารณา ทบทวน ให้ความเห็นชอบตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยการบิน เพื่อกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable level of safety performance: ALoSP)
4. พิจารณาผลการดำเนินการระบุชี้สถานะอันตราย การประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์และการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบินตามที่คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินเสนอ รวมทั้งให้ข้อมูลตลอดจนคำแนะนำที่เป็นประโยชน์
5. เชิญบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมให้ข้อมูลหรือความเห็นที่เกี่ยวข้องกับวาระการประชุมของคณะกรรมการฯ
6. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการกิจกรรมอันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ
7. ดำเนินการด้านอื่นๆ เกี่ยวกับการจัดการด้านนิรภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 19 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
8. พิจารณาแนวทางการประสานความร่วมมือระดับสากลกับองค์การระหว่างประเทศและรัฐอื่นๆ เพื่อให้บรรลุถึงมาตรฐานการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือน
9. ให้คำแนะนำ พิจารณาปรับปรุง และให้ความเห็นชอบต่อข้อแก้ไขของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การบินปัจจุบัน
10. จัดให้มีการประชุมเกี่ยวกับการจัดการด้านนิรภัยการบินระดับประเทศอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ซึ่งจะต้องมีการบันทึกรายงานการประชุมเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐานพร้อมทั้งดำเนินการแจกจ่ายให้กับคณะกรรมการฯ

5.4.2.2 คณะทำงานจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP Implementation Team)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme Implementation Team) โดยมีองค์ประกอบซึ่งเป็นผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. ฝ่ายนิรภัยการบิน
2. ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน
3. ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน
4. ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่
5. ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
6. ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ
7. ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
8. ฝ่ายกฎหมาย
9. ฝ่ายประกันคุณภาพ
10. ฝ่ายบริหารทรัพยากรองค์กร
11. ฝ่ายการต่างประเทศ

โดยคณะทำงานฯ มีหน้าที่ ดังนี้

1. ขับเคลื่อนการดำเนินการจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP implementation) ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนเสร็จสิ้นการดำเนินการ
2. จัดทำ Gap analysis เพื่อวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
3. จัดทำแผนดำเนินการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP implementation plan) ตามผล Gap analysis เพื่อกำหนดกิจกรรมที่ต้องดำเนินการและกรอบเวลาในการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งปรับปรุงแผนดำเนินการตามความเหมาะสมและจำเป็น
4. สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยการเข้ารับการฝึกอบรม และให้มีความเชี่ยวชาญด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินการจัดทำองค์ประกอบและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
5. ติดตาม ตรวจสอบ และรายงานความคืบหน้าของการดำเนินงานจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติตามที่กำหนดไว้ในแผนอย่างต่อเนื่อง ต่อคณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ และเสนอการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะ เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้

5.4.2.3 คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety Action Group: ASAG)

คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (ASAG) จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัยในระดับปฏิบัติการภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย การวิเคราะห์ข้อมูล การประเมินความเสี่ยงและการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย โดยมีองค์ประกอบซึ่งเป็นผู้แทนด้านความปลอดภัย (Safety Key Personnel: SKP) และเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญทางเทคนิคเฉพาะด้านของฝ่ายกำกับดูแลแต่ละฝ่าย ประกอบด้วย

- | | |
|--|----------------------|
| 1. ผู้จัดการฝ่ายนิรภัยการบิน | ประธานคณะทำงาน |
| 2. ผู้แทนฝ่ายเวชศาสตร์การบิน | คณะทำงาน |
| 3. ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน | คณะทำงาน |
| 4. ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ | คณะทำงาน |
| 5. ผู้แทนฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน | คณะทำงาน |
| 6. ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ | คณะทำงาน |
| 7. ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานสนามบิน | คณะทำงาน |
| 8. พนักงานฝ่ายนิรภัยการบิน | คณะทำงานและเลขานุการ |

โดยคณะทำงานฯ มีหน้าที่ ดังนี้

1. จัดการบันทึกข้อมูลรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้รับจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน โดยจะต้องมีการตรวจสอบคุณภาพ ความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูล และการติดตามข้อมูล
2. ดำเนินการติดตามและรวบรวมข้อมูลการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยผู้แทนด้านความปลอดภัยของฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ ประสานงานกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนหรือผู้รายงานเหตุ

3. วิเคราะห์ข้อมูลจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย เพื่อระบุสาเหตุและมาตรการป้องกันแก้ไข
4. พิจารณาดำเนินการสอบสวนเหตุการณ์ที่สำคัญร่วมกันในกรณีที่รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องมากกว่า 1 ฝ่าย และสรุปผลปดรายงาน
5. ประชุมทบทวน ติดตาม และสรุปผลการดำเนินงานตามข้อ 1 ถึง 4 เดือนละ 2 ครั้ง
6. จัดทำรายงานสรุปข้อมูลอุบัติเหตุและเหตุการณ์สำคัญด้านความปลอดภัยการบิน รวมทั้งสาเหตุและมาตรการแก้ไข เพื่อนำส่งกระทรวงคมนาคม เป็นรายเดือน
7. ดำเนินการภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการตรวจสอบสาเหตุและพิจารณาเสนอข้อแนะนำและ/หรือการออกมาตรการเร่งด่วนที่จำเป็นต่อผู้อำนวยการ เพื่อพิจารณาดำเนินการภายใต้อำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
8. ดำเนินการระบุชี้สถานะอันตรายและการประเมินความเสี่ยง โดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์ในรายละเอียดเพื่อหาสาเหตุปัจจัยอันตรายในเหตุการณ์และข้อมูลด้านความปลอดภัยต่างๆ ที่ได้มีการเก็บรวบรวม และจัดทำเป็นบันทึกทะเบียนสถานะอันตราย (Hazard register) และนำไปประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดมาตรการในการควบคุมจัดการ
9. ดำเนินการด้านการวิเคราะห์ข้อมูลและการจัดการสมรรถนะความปลอดภัย โดยการวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมเพื่อสะท้อนให้เห็นประเด็นความปลอดภัยที่สำคัญและมีความเสี่ยงสูง การวิเคราะห์ในเชิงปริมาณและคุณภาพ การวิเคราะห์แนวโน้ม การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ รวมทั้งการนำผลการวิเคราะห์ไปสู่การกำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย การติดตามและบริหารจัดการให้บรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่กำหนดไว้
10. จัดทำรายงานผลการดำเนินการตามข้อ 7, 8 และ 9 เพื่อนำเสนอผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ เพื่อรับทราบ พิจารณา และให้ข้อคิดเห็น
11. จัดทำข้อแนะนำ ข้อเสนอแนะ มาตรการที่จำเป็นในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้อง และติดตามผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
12. จัดการประชุมคณะทำงาน ASAG ประจำปีไตรมาส เพื่อสรุปผลการดำเนินงานในรอบ 3 เดือน และจัดทำรายงานเสนอผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.4.2.4 คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

ในการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

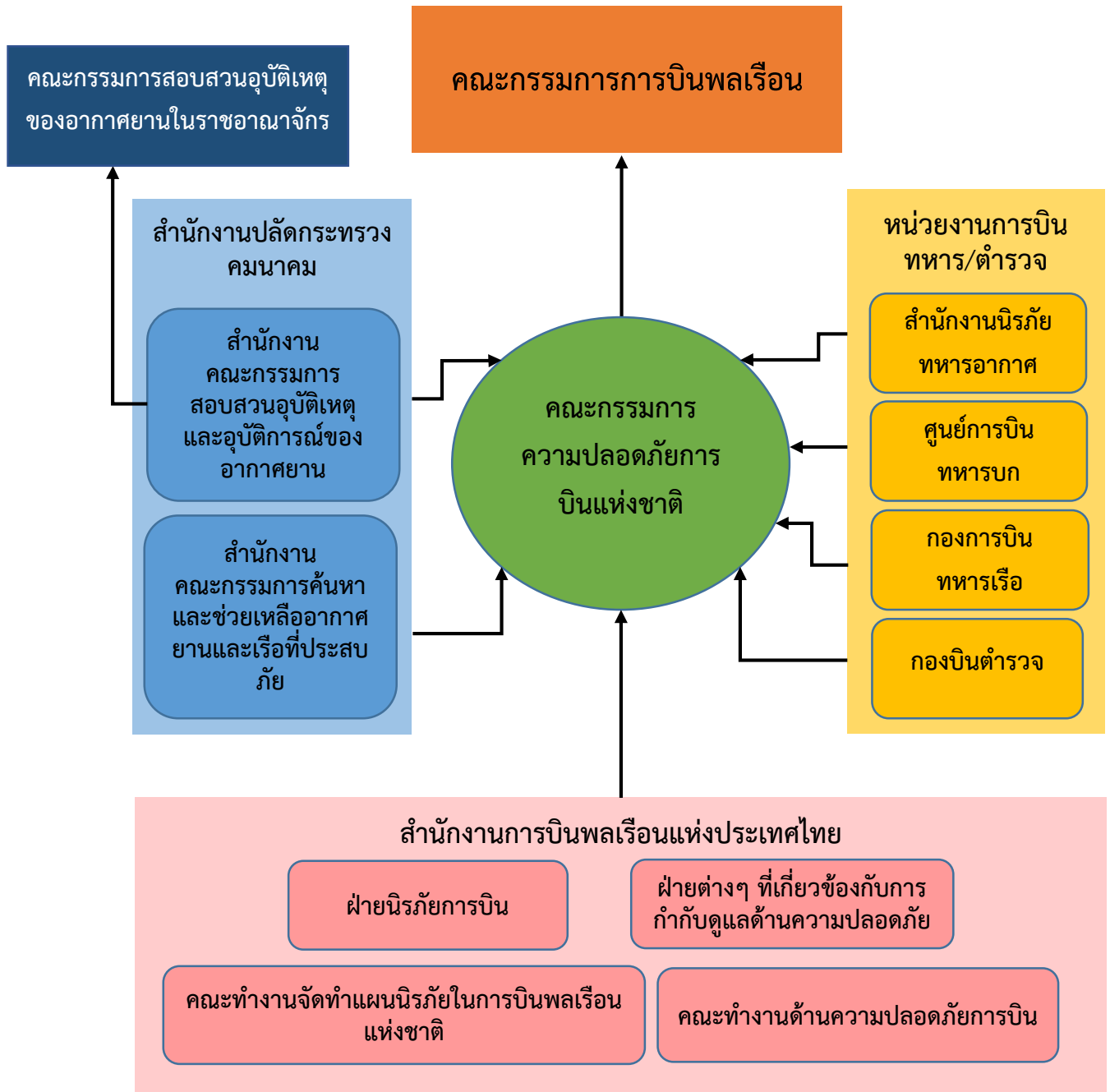
มีอำนาจหน้าที่ กำหนดนโยบาย หลักการ มาตรการในการดำเนินงาน และจัดให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งให้คำปรึกษาแนะนำแก่รัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับวิธีการดำเนินการและการทำความเข้าใจกับประเทศต่างๆ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

คณะกรรมการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาเตรียมการ และดำเนินการจัดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยชีวิต การสัมมนาและอบรมทางวิชาการ นำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติมาบูรณาการร่วมกับแผนการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติการฝึกซ้อมฯ และจัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการฝึกซ้อมฯ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา วิเคราะห์ พัฒนา และปรับปรุงแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งกำหนดเกณฑ์การประเมินผลและประเมินผลการฝึกซ้อมการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เพื่อนำไปจัดทำเป็นมาตรฐานในการฝึกซ้อมการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยต่อไป



รูปที่ 3 โครงสร้างหน่วยงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.4.2.5 บันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการประสานการดำเนินการร่วมกันระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เกี่ยวกับกรณีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานตามหมวด 7 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยมีการกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน รวมทั้งการดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็นอันจะมีผลต่อความสะอาด คล่องตัว และประสิทธิภาพในการปฏิบัติภารกิจ รวมทั้งการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนในภาพรวมของประเทศ

บันทึกความเข้าใจดังกล่าวจะมีการลงนามโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยจะมีการทบทวน ปรับปรุงแก้ไขบันทึกความเข้าใจอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

5.4.3 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State safety policy)

นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นการกำหนดเจตนารมณ์ ทิศทาง วิสัยทัศน์ และพันธกิจด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ โดยการระบุถึงแนวทางการดำเนินการที่สำคัญและจำเป็นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยซึ่งสะท้อนให้เห็นในทางปฏิบัติอย่างชัดเจน

นโยบายนิรภัยการบินแห่งชาติจะจัดทำในรูปแบบของประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะประธานกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้ลงนามในประกาศซึ่งจะนำไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการคงไว้และการพัฒนาความปลอดภัยด้านการบินของประเทศ

นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจะต้องมีการเผยแพร่สื่อสารให้หน่วยงานการบินที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ และจะต้องมีการทบทวนปีละ 1 ครั้ง เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมและเป็นปัจจุบัน

นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีรายละเอียดตามเอกสารแนบ 1

5.4.4 วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการบิน (State safety objectives)

วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการบินเป็นการกำหนดทิศทางในภาพรวมในการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศ เพื่อแสดงผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่มุ่งหวัง รวมทั้งการดำเนินการที่สำคัญและการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็น

คณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติจะต้องกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ต้องกำหนดบนพื้นฐานของการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่สำคัญครอบคลุมทุกภาคส่วนในระบบการบินของประเทศ

2. ความเกี่ยวข้องและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยในระดับภูมิภาคและระดับโลกตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนนิรภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) ของ ICAO

3. ความสอดคล้องระหว่างนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย และเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย ซึ่งเป็นตัวกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP)

4. วัตถุประสงค์ควรประกอบด้วยทั้งวัตถุประสงค์เชิงกระบวนการ (Process-oriented) และวัตถุประสงค์เชิงผลลัพธ์ (Outcome-oriented) เพื่อให้ครอบคลุมและสามารถนำไปสู่การกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยที่เหมาะสม โดย

- วัตถุประสงค์เชิงกระบวนการ มุ่งเน้นเป้าหมายให้เกิดพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่คาดหวังจากผู้ปฏิบัติงาน หรือประสิทธิภาพการดำเนินการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยขององค์กร

- วัตถุประสงค์เชิงผลลัพธ์ มุ่งเน้นเป้าหมายในการบรรลุผลการดำเนินการและแนวโน้มในการลดการเกิดอุบัติเหตุหรือการสูญเสียในทางปฏิบัติการ

5. การติดตามการนำไปปฏิบัติและการทบทวนเพื่อให้เกิดความเหมาะสม

ตัวอย่างวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการบินของประเทศไทยได้กำหนดไว้ตามเอกสารแนบ 2

5.4.5 ระบบเอกสาร

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องจัดให้มีระบบเอกสารเพื่อเป็นศูนย์กลางในการเก็บเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยมีระบบการจัดการเอกสาร (Document management system) และระบบการควบคุมเอกสารสารสนเทศ (Document control procedure) ภายใต้การดูแลของฝ่ายประกันคุณภาพ เพื่อกำหนดมาตรฐานในการจัดทำ ควบคุม แจกจ่าย เข้าถึง การเรียกหา การเก็บเอกสารสำหรับใช้งานภายในและภายนอกสำนักงาน

(เอกสารอ้างอิง: ฝ่ายประกันคุณภาพ, Document Management System)

ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) เป็นระบบที่ใช้ในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสารรวมทั้งการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามรายการที่ฝ่ายนิรภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำไว้ ได้แก่ กฎหมายด้านความปลอดภัย นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ คู่มือด้านความปลอดภัย บันทึกการประชุมด้านความปลอดภัย เพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิงและเป็นการเผยแพร่ข้อมูลภายในสำนักงาน โดยทุกฝ่ายสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ผ่านเว็บไซต์ <http://edoc.caat.or.th/iwebform>

ในส่วนของการเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติสู่ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน หน่วยงานและบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th รวมทั้งการจัดส่งเอกสารในรูปแบบกระดาษและอิเล็กทรอนิกส์ถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง

5.5 บุคลากรทางเทคนิค (Qualified technical personnel)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นผู้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นและประสบการณ์ที่จำเป็นของบุคลากรทางเทคนิคที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัยของหน่วยงาน และต้องจัดให้มีการฝึกอบรมที่เป็นการฝึกอบรมพื้นฐาน (Initial training) และการฝึกอบรมทบทวน (Recurrent training) เพื่อให้บุคลากรมีสมรรถนะในระดับที่เหมาะสม รวมทั้งต้องจัดทำระบบบันทึกข้อมูลการฝึกอบรม (Training records) ของบุคลากรทางเทคนิค

บุคลากรทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านนิรภัยของหน่วยงานข้างต้น ได้แก่

1. พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบด้านการบิน
2. บุคลากรด้านนิรภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3. บุคลากรด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน
4. บุคลากรด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

5.5.1 การกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นและประสบการณ์ที่จำเป็นสำหรับบุคลากรทางเทคนิค

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดคุณสมบัติของบุคลากรทางเทคนิคไว้ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยคุณสมบัติ การแต่งตั้ง การปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบิน พ.ศ. 2561 และข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติและการฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบินแต่ละประเภท แนบท้ายระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติ การแต่งตั้ง การปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบิน พ.ศ. 2560 รวมทั้ง ได้จัดทำมาตรฐานกำหนดตำแหน่งพนักงานของสำนักงาน โดยกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ลักษณะงานที่ต้องปฏิบัติ คุณสมบัติเฉพาะสำหรับตำแหน่งที่ผู้ดำรงตำแหน่งต้องมี

บุคลากรทางเทคนิคต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ และตามระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล พ.ศ. 2559 กำหนดไว้ว่าผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งพนักงานตำแหน่งใด ต้องมีคุณสมบัติเฉพาะสำหรับตำแหน่งนั้นตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานกำหนดตำแหน่ง (ข้อ 24)

การสรรหาและคัดเลือกบุคลากรทางเทคนิคต้องเป็นไปตามข้อกำหนดข้างต้นและรายละเอียดในคู่มือการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล พ.ศ. 2559 และประกาศคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการบรรจุและแต่งตั้งบุคคล และการเลื่อนพนักงานให้ดำรงตำแหน่งบริหาร พ.ศ. 2560 รวมถึงมาตรฐานกำหนดตำแหน่งและลักษณะงานที่ได้กำหนดไว้

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ได้กำหนดคุณสมบัติของบุคลากรทางเทคนิคไว้ตามคู่มือการปฏิบัติงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้กำหนดคุณสมบัติของบุคลากรทางเทคนิคไว้ตามคู่มือการปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

5.5.2 การพัฒนาบุคลากรทางเทคนิค

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัยมีคุณสมบัติและได้รับการพัฒนาที่เหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ต้องมีการพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

1. กำหนดให้มีการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่บุคลากรของหน่วยงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบ ประกอบด้วย
 - การฝึกอบรมสำหรับผู้บริหารเกี่ยวกับ SSP SMS นโยบายความปลอดภัย วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย และระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP)
 - การฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบินเกี่ยวกับหลักการของ SSP และ SMS การประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัย การประเมินตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) และการกำกับดูแลการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
 - ทักษะด้านสังคม (Soft skills) เช่น ทักษะการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การเจรจาต่อรอง การแก้ไขความขัดแย้ง เพื่อช่วยให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินและผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการปรับปรุงสมรรถนะความปลอดภัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ
 - การฝึกอบรมสำหรับผู้ทำหน้าที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์ข้อมูล การกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) และเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (SPTs)
 - การฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบินและผู้ประเมินผลทางเวชศาสตร์การบิน
 - การฝึกอบรมสำหรับบุคลากรด้านกฎหมายเกี่ยวกับการพิทักษ์ข้อมูลและแหล่งข้อมูลด้านความปลอดภัย และนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย
 - การฝึกอบรม SSP และ SMS สำหรับผู้ทำหน้าที่สอบสวนด้านความปลอดภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
2. แผนการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ จะต้องมีการประสานร่วมกันระหว่างองค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้อง และกรอบการฝึกอบรมเรื่อง SSP และ SMS ควรสะท้อนขั้นตอนและกระบวนการ SSP ที่เหมาะสมกับความเป็นจริง
3. กำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติในการฝึกอบรมภายใน
4. จัดทำแผนการฝึกอบรม SSP และ SMS สำหรับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง โดยจัดลำดับความสำคัญให้กับบุคลากรที่ดำเนินการด้าน SSP และ SMS รวมทั้งผู้ตรวจสอบระบบการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
5. จัดทำการวิเคราะห์ความจำเป็นในการฝึกอบรม (Training need analysis) เพื่อให้ผู้เข้าฝึกอบรมมีสมรรถนะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่ตรวจติดตามระบบการจัดการด้านนิรภัย
6. จัดการฝึกอบรมซึ่งสร้างการตระหนักรู้ในบทบาทหน้าที่และความสำคัญของส่วนงานต่างๆ ขององค์กร เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงเข้าใจความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในภาพรวม

5.5.3 การฝึกอบรมบุคลากรทางเทคนิค

เพื่อให้บุคลากรทางเทคนิคได้รับการฝึกอบรมที่จำเป็นอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ต้องจัดให้มีระบบการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดนโยบายการฝึกอบรมไว้เป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามโดยผู้บริหารของแต่ละหน่วยงาน

นโยบายการฝึกอบรมให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมบุคลากรทางเทคนิคครอบคลุมในทุกด้าน โดยจะต้องมีการฝึกอบรมพื้นฐาน (Initial training) การฝึกภาคปฏิบัติ (On-the-job training) การฝึกอบรมทบทวน (Recurrent training) และการฝึกอบรมเฉพาะทางหรือการฝึกอบรมขั้นสูง (Specialized or advanced training)

มีการจัดทำแผนการฝึกอบรม (Training programme) สำหรับบุคลากรทางเทคนิคแต่ละตำแหน่ง ให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดรายละเอียดของประเภทการฝึกอบรม ระยะเวลา และลำดับความสำคัญ บุคลากรจะสามารถไปปฏิบัติหน้าที่ที่ตรวจสอบความปลอดภัยได้ก็ต่อเมื่อได้รับการฝึกอบรมในด้านที่เกี่ยวข้องและมีสมรรถนะเพียงพอ

นอกเหนือจากการฝึกอบรมเฉพาะทางเทคนิคแล้ว จะต้องให้การฝึกอบรมแก่บุคลากรในเรื่องอื่นๆ ที่จำเป็นด้วย ได้แก่ กฎหมายด้านการบินพลเรือน ทักษะ ความรู้ หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ตรวจสอบด้านการบิน วิธีปฏิบัติและการบังคับใช้กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด

บุคลากรทางเทคนิคจะต้องผ่านการฝึกภาคปฏิบัติก่อนที่จะได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ที่ตรวจสอบ โดยต้องฝึกอบรมกับเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคอาวุโสที่มีประสบการณ์ในด้านนั้นๆ และมีกระบวนการขั้นตอนการฝึกที่เป็นระบบซึ่งประกอบด้วย การสังเกตการณ์ การปฏิบัติงานภายใต้การกำกับดูแล การประเมินผลสมรรถนะ และการมอบอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งจะต้องมีการจัดทำระบบเก็บบันทึกข้อมูลการฝึกของบุคลากรทางเทคนิคแต่ละคนด้วย

หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องจะต้องสนับสนุนทรัพยากรด้านงบประมาณและเวลาที่เหมาะสม สำหรับให้บุคลากรทางเทคนิคได้รับการฝึกอบรมที่จำเป็น

บุคลากรทางเทคนิคจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องในหน้าที่อย่างต่อเนื่อง และเกิดความเชี่ยวชาญ โดยมีการฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติตามระยะเวลาและมีหลักสูตรทบทวนความรู้เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการฝึกอบรมเพื่อปรับปรุงพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน เช่น หลักสูตรการเขียนรายงานทางเทคนิค หลักสูตรการกำกับดูแล (Supervisory training) อีกทั้งการเข้าร่วมประชุมสัมมนาและการฝึกอบรมที่จัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การการบินระดับสากลและระดับภูมิภาคซึ่งเป็นการเปิดกว้างความรู้และการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับผู้เชี่ยวชาญจากประเทศสมาชิกอื่น

ในการพัฒนาบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล พ.ศ. 2559 กำหนดให้มีการพัฒนาพนักงานก่อนมอบหมายหน้าที่ให้ปฏิบัติ เพื่อให้รู้หลักและวิธีปฏิบัติงาน บทบาทหน้าที่ (ข้อ 33) และให้

พัฒนาพนักงานก่อนเลื่อนขั้นแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งบางตำแหน่ง เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ อันจะทำให้ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อ 34) รวมทั้ง การพัฒนาพนักงานโดยให้ไปศึกษาเพิ่มเติม ฝึกอบรม ดูงาน ปฏิบัติงานวิจัยในประเทศหรือต่างประเทศ (ข้อ 35)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีนโยบายในการให้ความสำคัญและสนับสนุนการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรของสำนักงานให้มีความรู้ความสามารถและมีศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ มีการกำหนดแผนการฝึกอบรมและการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างทักษะ ความรู้ และทัศนคติที่จำเป็นและเหมาะสมอย่างต่อเนื่องและครอบคลุมบุคลากรทุกระดับ ทั้งบุคลากรที่ทำหน้าที่ผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) และบุคลากรที่ไม่ใช่ผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Non-inspector) โดยมีการดำเนินการฝึกอบรมบุคลากรเป็นไปตามคู่มือการฝึกอบรม (Training manual) และมีการจัดทำบันทึกประวัติการฝึกอบรมบุคลากร (Training record) โดยจัดเก็บไว้ในระบบบุคลากร (ESS – Employee Self Service) ของสำนักงาน

การฝึกอบรมภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในหลักสูตร Safety management system และ State safety programme ถูกกำหนดเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับบุคลากรทั้งหมดของสำนักงาน โดยให้ความสำคัญกับบุคลากรกลุ่มที่ทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบด้านการบิน และผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับ SSP เป็นลำดับแรก เนื้อหาการฝึกอบรมครอบคลุมหลักการ แนวคิด ข้อกำหนดต่างๆ ด้านการจัดการด้านนิรภัยตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยอ้างอิงตามภาคผนวก 19 (Annex 19) และเอกสารฉบับที่ 9859 (Doc 9859) เป็นสำคัญ การฝึกอบรมมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าฝึกอบรมมีความรู้ความเข้าใจในหลักการพื้นฐานด้านการจัดการด้านนิรภัย ข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในเรื่องการจัดการด้านนิรภัยทั้งในส่วนของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนและของรัฐ ในอันที่จะสามารถตรวจสอบกำกับดูแลให้หน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนมีการดำเนินการระบบจัดการด้านนิรภัยการบินได้ตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

นอกจากการฝึกอบรมให้กับบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว ยังมีการให้ความรู้ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้กับสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ตามบันทึกความเข้าใจ ในการส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาให้ความรู้แก่บุคลากรระหว่างหน่วยงาน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวต้องกำหนดเป็นแผนการฝึกอบรมประจำปีและดำเนินการตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพ

5.6 คู่มือแนะนำทางเทคนิค เครื่องมือ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools and provision of safety-critical information)

หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องต้องมีการจัดทำ และเผยแพร่คู่มือและเอกสารแนะนำทางเทคนิคที่จำเป็นและสอดคล้องกับกฎหมาย ภารกิจการให้บริการการบิน และวิธีปฏิบัติต่างๆ สำหรับบุคลากรของตน เพื่อให้มีความเข้าใจข้อกำหนด กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติต่างๆ เกี่ยวกับการจัดการด้านนิรภัย ทั้งนี้เพื่อการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย และช่วยให้สามารถดำเนินการตามภารกิจได้บรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัย อันจะนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะจัดทำคู่มือ เอกสารแนะนำทางเทคนิค และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยที่ผู้ตรวจสอบด้านการบินและผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึง และนำไปใช้ประโยชน์ในการ

ปฏิบัติหน้าที่ได้ รวมทั้ง มีวิธีปฏิบัติและรายการการตรวจ (Checklist) สำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบินนำไปใช้ปฏิบัติหน้าที่ที่เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

ในการประเมินระบบการจัดการด้านนिरภัยการบิน จะมีเครื่องมือ วิธีปฏิบัติ กระบวนการในการตรวจสอบว่า ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนได้มีการดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนด และดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการฝึกอบรมการนำเครื่องมือ วิธีปฏิบัติ กระบวนการไปใช้งาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบิน เช่น ประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย การแก้ไขปรับปรุงแผนที่การบินและข้อมูลตีพิมพ์อื่นๆ

คู่มือเอกสารแนะนำต่างๆ มีการเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th รวมทั้งได้มีการจัดเก็บในระบบ e-Document ของฝ่ายกำกับดูแลแต่ละฝ่าย

บทที่ 6 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (State Safety Risk Management)

องค์ประกอบที่ 2 ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการดำเนินการ ดังนี้

- การออกใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบ (Licensing, certification, authorization and approval obligations)
- การกำหนดให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Safety management system obligations)
- การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and incident investigation)
- การระบุชี้สถานะอันตรายและการประเมินความเสี่ยง (Hazard identification and safety risk assessment)
- การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of safety risks)

6.1 การออกใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบ (Licensing, certification, authorization and approval obligations)

การออกใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบเป็นกลไกสำคัญในการควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ เนื่องจากการทำให้เกิดความเชื่อมั่นหรือประกันได้ว่า ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนและองค์กรอื่นที่สำคัญในอุตสาหกรรมการบินมีการดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการดำเนินการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนและผู้ประจำหน้าที่ โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 รวมทั้งการออกประกาศ ระเบียบ คำสั่งที่เกี่ยวข้อง และมีอำนาจในการสั่งพักใช้ เพิกถอน ระงับการดำเนินงาน หรือควบคุมการดำเนินงาน รวมทั้งมีการกำหนดโทษหากผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด หรือขาดคุณสมบัติและคุณลักษณะตามที่กำหนด หรือดำเนินงานไม่เป็นไปตามที่กำหนด รวมถึงกรณีไม่เป็นไปตามกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัย การรักษาความปลอดภัย คู่มือการดำเนินงาน

ในกระบวนการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต หากมีการตรวจพบข้อบกพร่อง ผู้ขอต้องดำเนินการแก้ไขก่อน โดยแผนและมาตรการแก้ไขจะต้องได้รับการเห็นชอบก่อนการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต

การออกใบรับรองและใบอนุญาต

ภาคผนวก 1, 6, 8 และ 14 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดกรอบในการออกใบรับรองหรือใบอนุญาตให้กับสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม และผู้ดำเนินงานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้นำกรอบดังกล่าวมา กำหนดเป็นหลักเกณฑ์สำหรับผู้ยื่นขอใบรับรองหรือใบอนุญาต

การออกใบรับรองและใบอนุญาตจะต้องมีกระบวนการที่ชัดเจน เป็นทางการ และมีการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

- การตรวจสอบเอกสารที่ส่งมาจากผู้ยื่นคำขอ รวมถึงเอกสารที่แสดงสมรรถนะของบุคลากรหลัก และคู่มือวิธีปฏิบัติ
- การลงพื้นที่ตรวจเพื่อตรวจสอบด้านเทคนิคและประเมินสมรรถนะและการนำไปปฏิบัติ
- การประเมินการขอยกเว้นและเอกสารสนับสนุน ร่วมกับการลงพื้นที่ตรวจเพื่อพิจารณาให้การยกเว้น
- การประเมินแผนการแก้ไขข้อบกพร่องหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ตรวจพบ รวมถึงการยอมรับและปฏิเสธมาตรการที่ระบุในแผนการแก้ไขนั้น และการกำหนดกรอบระยะเวลาแก้ไขปรับปรุง
- การออกใบรับรองหรือใบอนุญาตพร้อมเงื่อนไขและข้อจำกัดในการดำเนินการ
- การต่ออายุ (Renewal) หรือการตรวจสอบการรักษามาตรฐานอย่างต่อเนื่อง (Continuing validity)
- การโอนหรือการขอคืน (Surrender) ใบรับรองหรือใบอนุญาต

6.2 การกำหนดให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Safety management system obligations)

การจัดการด้านนิรภัยการบินของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศ ซึ่งดำเนินการตามกระบวนการระบุชี้สถานะอันตรายและการควบคุมความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการดำเนินการเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิรภัยการบินของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ดังนี้

1. กำหนดให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ออกใช้ รวมทั้งคู่มือแนะนำ และกรอบการดำเนินการระบบการจัดการด้านนิรภัย โดยภายใต้กรอบดังกล่าวจะต้องมีกระบวนการในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนได้มีการระบุชี้สถานะอันตรายและการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2. จัดให้มีกระบวนการในการให้ความเห็นชอบระบบการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ซึ่งเป็นกระบวนการหนึ่งในการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนได้มีการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และได้มีการดำเนินการตามระบบที่ได้จัดทำไว้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการตรวจสอบระบบการจัดการด้านนิรภัยจะต้องอยู่ในแผนการตรวจติดตามความปลอดภัยแต่ละด้าน โดยมีกระบวนการและวิธีปฏิบัติที่ครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังนี้

- การทบทวนข้อกำหนดและคู่มือแนะนำที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยที่ออกใช้ตามรอบระยะเวลา เพื่อให้เกิดความเหมาะสม
- การตรวจติดตามและพิจารณาให้ความเห็นชอบระบบการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนในเบื้องต้นและต่อเนื่อง

- การวัดสมรรถนะความปลอดภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนแต่ละราย ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) ค่าเป้าหมาย (SPT) และระดับการแจ้งเตือน (Alert level)
- การตรวจสอบกระบวนการระบุชี้สถานะอันตรายและการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนด และมีการกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม
- การตรวจสอบกระบวนการติดตามและวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัย เพื่อพิจารณาแนวโน้มและการดำเนินการที่เหมาะสมและจำเป็น

3. กฎหมาย ข้อกำหนด และคู่มือแนะนำการดำเนินการระบบการจัดการด้านนิรภัยจะมีการทบทวนตามระยะเวลาเพื่อให้เกิดความเหมาะสม โดยมีการพิจารณาข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งข้อกำหนดมาตรฐาน ข้อพึงปฏิบัติ และคู่มือแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่ต้องดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน ได้แก่

1. สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน
2. ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
3. ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม
4. ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์
5. ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ
6. ผู้ดำเนินงานสนามบิน
7. ผู้ดำเนินการบินทั่วไป ที่ดำเนินการบินระหว่างประเทศ

ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ

- ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2560

กำหนดให้ผู้ให้บริการการเดินอากาศต้องจัดให้มีระบบการจัดการด้านนิรภัย เพื่อบริหารจัดการด้านนิรภัยภายในองค์กรสำหรับให้บริการให้บริการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน บริการแผนภูมิการบิน หรือกรณีอื่นใดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirements) (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2562

Chapter 5, 10 Safety Management System กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องจัดทำระบบ Safety Management System ที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานตามคู่มือการจัดการด้านนิรภัยของ ICAO Doc 9859

- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การเดินอากาศด้วยเฮลิคอปเตอร์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. 2561

ข้อ 1.3.3 กำหนด The operator shall establish a safety management system in order to achieve an acceptable level of safety by the CAAT.

- ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่องการเดินอากาศด้วยเครื่องบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. 2553

หมวด 1 ระบบการจัดการความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อ 3. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดทำระบบการจัดการความปลอดภัยที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินงานสนามบิน

- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

มาตรา 60/6 (4) การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องมีระบบการจัดการด้านนิรภัย

มาตรา 60/15 (3) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ มีหน้าที่

(ก) จัดให้มี ปรับปรุง และปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัย

- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 82 ว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (2551)

กำหนดให้มีระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน - คู่มือสนามบิน

ข้อ 1 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะจะดำเนินการสนามบินสาธารณะได้ก็ต่อเมื่อได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน โดยจัดทำเป็นส่วนหนึ่งของคู่มือสนามบิน

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม

- ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ พ.ศ. 2551 เรื่องการรับรองหน่วยซ่อม

ข้อ 36 ให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐาน - คู่มือหน่วยซ่อม

6.3 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and incident investigation)

การสอบสวนอุบัติเหตุเป็นกระบวนการสำคัญในการจัดการด้านนิรภัยการบิน ที่จะช่วยให้สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ รวมทั้งปัญหาข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นในระบบการบิน อันจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการที่จำเป็นในการป้องกันแก้ไข เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำอีก

การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักรหรืออากาศยานไทยในต่างประเทศ สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 โดยเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของ

อากาศยานในราชอาณาจักรที่ได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุ (มาตรา 63) โดยมีสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ

การสอบสวนอุบัติเหตุดำเนินการอย่างเป็นอิสระจากองค์กรอื่นๆ เพื่อเป็นการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน เช่น อุบัติเหตุอาจมีสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย หรือความบกพร่องของกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

วัตถุประสงค์เดียวของการสอบสวนคือ การป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก มิใช่การตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลได้รับผิด ไม่ว่าทางใดๆ โดยคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร จะออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยหรือคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงนิรภัยที่ได้รับจากการสอบสวนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานให้บริการด้านการบินพลเรือนต่างๆ เป็นต้น เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบิน รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะและคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงนิรภัยดังกล่าว

ข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงจะได้รับการจัดเก็บไว้ในระบบฐานข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยการส่งรายงานผลการสอบสวนเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยกลางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง และรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยอื่นๆ จากกระบบรายงานภาคบังคับและภาคสมัครใจ

6.4 การระบุชี้สถานะอันตรายและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Hazard identification and safety risk assessment)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะกำหนดกระบวนการระบุชี้สถานะอันตรายและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย โดยการดำเนินงาน 3 ขั้นตอน คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัย การวิเคราะห์ข้อมูล และการประเมินความเสี่ยง

6.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัย

ข้อมูลด้านความปลอดภัยเป็นข้อมูลที่ได้มาจากแหล่งต่างๆ ได้แก่ ระบบรายงานภาคบังคับ (Mandatory reporting system) ระบบรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reporting system) ผลการตรวจสอบและรายงานการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Audit findings/audit report) รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ และข้อมูลเผยแพร่ด้านความปลอดภัยจากแหล่งข้อมูลภายนอก

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีข้อกำหนดว่าด้วย การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยเกี่ยวกับระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ (Mandatory occurrence reporting system) และระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ (Voluntary occurrence reporting system) เพื่อใช้เป็นกลไกในการรายงานและเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน

ระบบเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Collection and Processing System: SDCPS) ได้ใช้ซอฟต์แวร์ ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) เป็นระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยและสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศ

การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน สามารถดำเนินการผ่านช่องทางการรายงานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด เช่น ระบบรายงานของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบรายงานของสำนักงาน หรือรายงานผ่านระบบออนไลน์ โดยใช้แบบฟอร์มการรายงานตามที่กำหนด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดเก็บข้อมูลผลการตรวจสอบและรายงานการตรวจสอบด้านความปลอดภัย ซึ่งสามารถนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลด้านความปลอดภัยจากระบบ SDCPS

ในส่วนของการสอบสวนอุบัติเหตุ สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานจะส่งรายงานผลการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อนำมาเก็บรวบรวมไว้ในระบบฐานข้อมูลกลางด้านความปลอดภัย

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานสามารถเข้าถึงระบบฐานข้อมูลกลางด้านความปลอดภัย เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานได้ตามบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงาน

6.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินจะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้มีการเก็บรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ เพื่อระบุชี้สถานะอันตราย สาเหตุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ แล้วนำข้อมูลจากการวิเคราะห์ไปบันทึกจัดทำเป็นทะเบียนข้อมูลสถานะอันตราย (State hazard register) และระบุประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญ (Safety issue) เพื่อนำไปพิจารณากำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยต่อไป

การวิเคราะห์ความเสี่ยงจำเป็นต้องอาศัยการนำข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพที่ได้มีการเก็บรวบรวมมาทำการวิเคราะห์ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับแนวโน้มด้านความปลอดภัย ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ประเด็นปัญหาที่มีการตรวจพบจากการตรวจสอบความปลอดภัย รวมทั้งการร่วมหารือกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนในการระบุชี้ประเด็นความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับแต่ละภาคส่วนการบิน

6.4.3 การประเมินความเสี่ยง

คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินจะดำเนินการประเมินความเสี่ยงโดยการประเมินโอกาส ความรุนแรง และระดับความเสี่ยงของอันตรายและปัญหาความปลอดภัยที่เกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการในการควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมทั้งกำหนดเป็นแผนดำเนินการด้านความปลอดภัยของประเทศ เพื่อให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน และหน่วยงานการบินที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด

เพื่อควบคุมและลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ รวมทั้งมีกลไกในการติดตามและประเมินผลการจัดการความเสี่ยง เพื่อพิจารณาความจำเป็นในการดำเนินการเพิ่มเติมให้ความเสี่ยงลดลงในระดับที่ยอมรับได้ และควบคุมความเสี่ยงใหม่ที่อาจเกิดขึ้น

6.5 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of safety risks)

การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ได้มีการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะมีการกำหนด และออกข้อแนะนำหรือมาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย โดยอาจเป็นการดำเนินการโดยตรงกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน (Direct intervention) การออกนโยบายหรือกฎระเบียบเพิ่มเติม การออกข้อแนะนำด้านปฏิบัติการ (Operational directives) หรือการดำเนินการกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย

การกำหนดมาตรการและการประเมินผลมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม จะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพ ต้นทุน ระยะเวลา และความซับซ้อนในการดำเนินการ รวมทั้งจะต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบอื่น และเมื่อมีการดำเนินการตามมาตรการนั้นแล้ว จะต้องมีการติดตามและตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าการดำเนินการบรรลุผลตามที่ตั้งไว้

ในการควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่ต้องดำเนินการโดยผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแนะนำผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนในการดำเนินการตามมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการติดตามผลการดำเนินการและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน รวมทั้งสมรรถนะความปลอดภัยโดยรวมของประเทศ

การแก้ไขประเด็นปัญหาความปลอดภัย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องมีการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยโดยมีกระบวนการในการแก้ไขประเด็นปัญหาความปลอดภัย ดังนี้

1. การระบุชี้ประเด็นปัญหาความปลอดภัย
 - ข้อบกพร่องที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานหรือข้อกำหนด
 - ผลการวิเคราะห์รายงานเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัย
 - แนวโน้มเชิงลบด้านความปลอดภัย (Negative safety trends)
 - ผลการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน รวมถึงข้อแนะนำด้านความปลอดภัย
2. การติดตามการดำเนินการเกี่ยวกับประเด็นปัญหาความปลอดภัย
 - การแนะนำผู้ถือใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ ให้ทราบข้อบกพร่องที่ตรวจพบโดยทันที
 - การกำหนดเวลาในการส่งแผนดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง
 - การตรวจสอบและเห็นชอบแผนดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง
 - การติดตามและประเมินประสิทธิภาพการดำเนินการตามแผน
 - การตรวจสอบเพิ่มเติมเมื่อเกิดปัญหาขึ้นซ้ำอีก

3. การใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม หากไม่มีการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องภายในเวลาที่กำหนด เช่น การกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการให้บริการ การพักใช้ เพิกถอนใบอนุญาตหรือใบรับรอง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดทำคู่มือนโยบายการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy Manual) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรและผู้ตรวจสอบด้านการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

4. การติดตามผลการปฏิบัติตามข้อแนะนำด้านความปลอดภัยจากการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

- การประสานระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน
- การสื่อสารกับผู้เกี่ยวข้องต่อข้อแนะนำด้านความปลอดภัย
- การระบุกรอบเวลา
- การติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการตามข้อแนะนำด้านความปลอดภัยจนกว่าจะแล้วเสร็จ

บทที่ 7 การประกันด้านความปลอดภัย (State Safety Assurance)

องค์ประกอบที่ 3 ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการดำเนินการ ดังนี้

- การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย (Surveillance obligations)
- การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State safety performance)

การประกันด้านความปลอดภัยมีเป้าหมายเพื่อให้มั่นใจได้ว่า กระบวนการด้านความปลอดภัยดำเนินการไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ตั้งไว้ โดยความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

7.1 การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย (Surveillance obligations)

การตรวจติดตามด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการในการควบคุมและกำกับดูแลให้ผู้ได้รับใบอนุญาต ใบรับรอง ผู้ได้รับอำนาจและได้รับความเห็นชอบปฏิบัติตามข้อกำหนด หรือเงื่อนไขข้อจำกัดต่างๆ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามข้อบังคับ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และแนวทางปฏิบัติที่กำหนดไว้ โดยมีแผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยประจำปีที่เหมาะสมและได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่ายที่เกี่ยวข้องของการกำกับดูแลความปลอดภัยในแต่ละด้าน ซึ่งครอบคลุมกิจกรรม ดังนี้

1. การตรวจติดตามด้านการปฏิบัติการบินและการขนส่งวัตถุอันตราย ในความรับผิดชอบของฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2. การตรวจติดตามด้านสนามบิน ในความรับผิดชอบของฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3. การตรวจติดตามด้านบริการการเดินอากาศ ในความรับผิดชอบของฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
4. การตรวจติดตามด้านสมรรถนะเดินอากาศ ในความรับผิดชอบของฝ่ายสมรรถนะเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
5. การตรวจติดตามด้านสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ในความรับผิดชอบของฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การตรวจติดตามด้านความปลอดภัยจะครอบคลุมถึงการตรวจประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน โดยครอบคลุมการตรวจประเมินตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย และเป้าหมายความปลอดภัย รวมถึงกระบวนการในการระบุสถานะอันตรายและการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการทบทวนตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย และเป้าหมายความปลอดภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนให้มีความเหมาะสมอยู่เสมอ โดยจะจัดให้มีกระบวนการตรวจติดตามตามความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety risk-based surveillance: SRBS) ของ

ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน โดยพิจารณาถึงระดับความเสี่ยงและการจัดการสมรรถนะความปลอดภัย และกำหนดแผนการตรวจติดตาม ตามระดับความเสี่ยงของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนแต่ละราย โดยจะจัดลำดับความสำคัญและการจัดสรรทรัพยากร เพื่อมุ่งเน้นการตรวจติดตามผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่พบว่ามีระดับความเสี่ยงสูงหรือจำเป็นต้องให้ความสำคัญ

7.2 การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State safety performance)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALOSP) โดยการกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) ที่ครอบคลุมทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และต้องสอดคล้องกับนโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

เป้าหมายสำคัญคือการคงไว้และการปรับปรุงสมรรถนะความปลอดภัยของระบบการบินทั้งหมดของประเทศอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเป็นการแสดงให้เห็นถึงเป้าหมายสำคัญในการจัดการด้านนิรภัยในระบบการบินพลเรือนของประเทศ

ในการกำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้มีการเก็บรวบรวมจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้งหมด และมีการวิเคราะห์เพื่อให้เห็นประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญที่ควรได้รับการจัดการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องมีการทบทวนตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยตามระยะเวลา เพื่อให้เกิดความเหมาะสมบนพื้นฐานของการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้มีการเก็บรวบรวม และต้องมีการปรับเปลี่ยนตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับสถานการณ์การบินที่เปลี่ยนไป ซึ่งอาจมีประเด็นปัญหาหรือความเสี่ยงด้านความปลอดภัยใหม่เกิดขึ้น

การทบทวนระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ดังนี้

1. ระบุชี้ประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญของทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบินเพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีตัวชี้วัดที่ครอบคลุม
2. ระบุเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยเพื่อกำหนดเป็นตัวชี้วัดของแต่ละภาคส่วน
3. ระบุระดับการแจ้งเตือน เมื่อตัวชี้วัดใดๆ จำเป็นต้องมีการดำเนินการบางอย่าง
4. มีการทบทวนตัวชี้วัด เพื่อพิจารณาปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเติมตามความเหมาะสมและจำเป็น เพื่อให้บรรลุระดับความปลอดภัยที่ตั้งไว้

ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยที่กำหนดจะต้องมีการตรวจสอบติดตาม เพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินการพัฒนา ปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

ตัวอย่างของตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยปรากฏตามเอกสารแนบ 3

บทที่ 8 การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (State Safety Promotion)

องค์ประกอบที่ 4 ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการดำเนินการ ดังนี้

- การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลภายใน (Internal communication and dissemination of safety information)
- การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลภายนอก (External communication and dissemination of safety information)

การส่งเสริมด้านความปลอดภัยมีความสำคัญต่อการเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยให้ผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินได้มีการตระหนักรู้เรื่องความปลอดภัย ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และร่วมมือกันพัฒนาให้กระบวนการจัดการด้านนิรภัยของประเทศมีประสิทธิภาพ และเพื่อสนับสนุนผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กรในอันที่จะส่งเสริมประสิทธิภาพของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและการจัดการด้านนิรภัยการบิน จำเป็นต้องมีการสื่อสารสองทางเกี่ยวกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

ข้อมูลที่เป็นในการสื่อสารและเผยแพร่ ประกอบด้วย

- เอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงนโยบาย แผนและวิธีปฏิบัติด้านการจัดการด้านนิรภัย
- กฎหมาย กฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและการจัดการด้านนิรภัย
- ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs)
- ข้อมูลสมรรถนะความปลอดภัยของแต่ละภาคส่วนการบิน
- ข้อมูลความเสี่ยงด้านความปลอดภัยระดับองค์กร (Organizational safety risks profiles) ของแต่ละภาคส่วนการบิน
- บทเรียนจากอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น
- มาตรการควบคุมแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย
- แนวคิดและแนวปฏิบัติที่ดีด้านการจัดการด้านนิรภัย
- ข้อกำหนดและการติดตามการดำเนินการระบบการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
- เอกสารคู่มือแนะนำการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS Guidance materials)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดทำแผนการสื่อสารด้านความปลอดภัย (Communication plan) ซึ่งใช้เป็นแผนดำเนินงาน (Roadmap) ในการสนับสนุนภารกิจในการสื่อสารด้านความปลอดภัยกับผู้เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกสำนักงาน

8.1 การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใน (Internal communication and dissemination of safety information)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีช่องทางหรือกลไกในการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อสร้างการรับรู้ความเข้าใจแก่บุคลากรทุกระดับภายในแต่ละหน่วยงานนั้นๆ ให้ตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

ช่องทางและกระบวนการสื่อสารภายใน ได้แก่

- การจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ในรูปแบบจดหมายข่าว ประกาศ แผ่นภาพ เอกสาร รายงานด้านความปลอดภัยการบิน วารสารประจำปีด้านความปลอดภัย
- เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- การใช้สื่อสังคมออนไลน์
- ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document)
- การประชุมสัมมนาด้านความปลอดภัยการบินร่วมกับหน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- การประชุมคณะทำงานด้านความปลอดภัย
- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยการบินแห่งชาติ

8.2 การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายนอก (External communication and dissemination of safety information)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีช่องทางการสื่อสารกับหน่วยงานการบินอื่นๆ ที่เหมาะสมในการสนับสนุนส่งเสริมการดำเนินการจัดการด้านนิรภัยของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน และการปรับปรุงพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการบินของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานให้บริการและรัฐอื่นๆ

ช่องทางและกระบวนการสื่อสารภายนอก ได้แก่

- การจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ในรูปแบบ จดหมายข่าว ประกาศ แผ่นภาพ เอกสาร รายงานด้านความปลอดภัยการบิน วารสารประจำปีด้านความปลอดภัย
- เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- การใช้สื่อสังคมออนไลน์
- การประชุมสัมมนาด้านความปลอดภัยการบินร่วมกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
- การจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินเกี่ยวกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ กฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบและคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและการจัดการด้านนิรภัยในระบบการบินพลเรือน
- การเข้าร่วมการประชุมด้านความปลอดภัยในระดับภูมิภาคของ ICAO รวมทั้งการประชุมแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการจัดการด้านนิรภัยในระบบการบินกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินและหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินต่างประเทศ

บทที่ 9 เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1	นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
เอกสารแนบ 2	ตัวอย่างวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย
เอกสารแนบ 3	ตัวอย่างตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย
เอกสารแนบ 4	คำย่อ

เอกสารแนบ 1

นโยบายนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ



ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน
เรื่อง นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
พ.ศ. ๒๕๖๒

ตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้ประกาศนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตั้งแต่เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๖ เพื่อให้การจัดการด้านนิรภัยในการบินพลเรือนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับเจตนารมณ์แห่งกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๒ ได้พิจารณาเห็นว่าการจัดการด้านนิรภัยในการบินพลเรือนเป็นส่วนสำคัญในการกำกับดูแลการบินพลเรือนระดับประเทศ และจะส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และกระบวนการที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าการกำกับดูแลจะนำไปสู่การดำเนินกิจกรรมการบินที่มีความปลอดภัยสูงสุดภายใต้บริบทและมาตรฐานสากลในปัจจุบัน จึงได้มีมติให้กำหนดนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นใหม่ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้ เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๒”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายนิรภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

ข้อ ๔ ในประกาศนี้

“ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน” หมายความว่า องค์กรที่ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรกำกับดูแล ซึ่งได้แก่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ ผู้ดำเนินการบินทั่วไป

“Just Culture” หมายความว่า วัฒนธรรมที่จะส่งผลเป็นการส่งเสริมให้บุคคลให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับข้อผิดพลาดหรือปัญหาต่าง ๆ จากการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่าข้อมูลนั้นจะส่งผลให้เกิดการพัฒนากระบวนการความปลอดภัย และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมาตรการในเชิงการลงโทษจะเกิดขึ้นเฉพาะเมื่อมีสาเหตุจากการจงใจ การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้

ข้อ ๕ ...

ข้อ ๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นธรรม

(๒) กำกับดูแลกิจกรรมและการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนของประเทศให้มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด บนพื้นฐานของการปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance-oriented) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการประเมินความเสี่ยง (Risk-based) และสมรรถนะในการดำเนินงาน (Performance-based) ของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน

(๓) ส่งเสริมให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนและผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการความปลอดภัยในการบินพลเรือน

(๔) ดำเนินการแก้ไขประเด็นเรื่องความปลอดภัยร่วมกับผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ

(๕) จัดให้มีระบบในการตรวจสอบและวัดสมรรถนะความปลอดภัยการบินอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Indicators) ในการบินพลเรือนของประเทศ รวมทั้งค่าเป้าหมาย (Target) และระดับการแจ้งเตือน (Alert level) ให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนรักษาสมรรถนะความปลอดภัยดังกล่าว

(๖) ร่วมดำเนินงาน ทาหรือ ให้คำแนะนำและคำปรึกษาแก่กันและกันภายในอุตสาหกรรมการบินในการจัดการความปลอดภัยและการยกระดับความปลอดภัยในการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง

(๗) สนับสนุนและผลักดันให้เกิด Just Culture และวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกอย่างยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

(๘) กำหนดให้มีการจัดสรรทรัพยากรทางการเงินและทรัพยากรบุคคลอย่างเพียงพอ เพื่อให้การบริหารจัดการความปลอดภัยและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ


(๙) ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะ ความรู้ และความเชี่ยวชาญที่เหมาะสมเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการบริหารจัดการความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(๑๐) ส่งเสริมและให้ความรู้แก่บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินเกี่ยวกับแนวความคิดและหลักการจัดการด้านนิรภัยการบิน

(๑๑) จัดทำบทกฎหมายการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อสนับสนุน Just Culture และการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง

(๑๒) จัดให้มีนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย และไม่นำนโยบายดังกล่าวมาประกอบการดำเนินมาตรการลงโทษผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน เว้นแต่เป็นกรณีการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยเจตนา การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าคุณเสียหายน่าจะเกิดขึ้นได้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

เอกสารแนบ 2

ตัวอย่างวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (State safety objectives)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดตัวอย่างวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเพื่อใช้เป็นเป้าหมายในการดำเนินการจัดการด้านนิรภัยในระบบการบินพลเรือนของประเทศ โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ทั่วไป ซึ่งเป็นเป้าหมายในภาพรวมที่มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการด้านความปลอดภัย และวัตถุประสงค์เฉพาะ ซึ่งมุ่งเน้นการจัดการผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ด้านความปลอดภัยเพื่อการลดจำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุสำคัญที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ดังกล่าวจำเป็นต้องมีการพิจารณา ทบทวน และปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์การบินที่เปลี่ยนแปลงไป และปัญหาด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้น

วัตถุประสงค์ทั่วไป

1. พัฒนาศักยภาพในการติดตามและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศ
2. จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ
3. สร้างความร่วมมือในการปรับปรุงความปลอดภัยด้านการบินในระดับภูมิภาค
4. จัดให้มีระบบรายงานอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ และส่งเสริม Just Culture
5. ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนมีการจัดทำและดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety management system) ที่ได้รับความเห็นชอบแล้วอย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. ลดระดับอุบัติเหตุและความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดจากอากาศยานทำการลงแบบไม่เสถียร (Unstabilised approach)
2. ลดระดับอุบัติเหตุและความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอากาศยานไถลออกจากทางวิ่ง (Runway excursion: RE)
3. ลดระดับอุบัติเหตุชนนก (Birdstrike) ที่ก่อให้เกิดความเสียหายกับอากาศยาน

เอกสารแนบ 3

ตัวอย่างตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่มีผลกระทบสูง (High-consequence)
ตัวชี้วัดในภาพรวม
<ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุ/อุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไทย อุบัติเหตุ/อุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานต่างประเทศในประเทศไทย จำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไทย จำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานต่างประเทศในประเทศไทย
ตัวชี้วัดด้านการปฏิบัติการบิน
<ul style="list-style-type: none"> การควบคุมอากาศยานเข้าสู่ภูมิประเทศ (Controlled Flight into Terrain: CFIT) การสูญเสียการควบคุมอากาศยานขณะทำการบิน (Loss of Control- In Flight: LOC-I)
ตัวชี้วัดด้านสนามบิน
<ul style="list-style-type: none"> การรुकล้ำทางวิ่ง (Runway Incursion: RI) ที่ทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย

ตัวชี้วัดที่มีผลกระทบต่ำ (Lower-consequence)
ตัวชี้วัดในภาพรวม
<ul style="list-style-type: none"> ระดับความสำเร็จของการมีระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) ของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) ระดับความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยตามแผนประจำปี จำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย ระดับประสิทธิภาพการนำมาตรฐานไปสู่การปฏิบัติ (Effective Implementation: EI) จากการตรวจประเมินของ ICAO จำนวนการดำเนินการตามกฎหมาย/การดำเนินคดีต่อการไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนกฎหมายการเดินอากาศ
ตัวชี้วัดด้านการปฏิบัติการบิน
<ul style="list-style-type: none"> รายงานอุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย
ตัวชี้วัดด้านสนามบิน
<ul style="list-style-type: none"> จำนวนรายงานอากาศยานชนนกที่มีความเสียหาย จำนวนรายงานอุบัติการณ์อากาศยานออกนอกทางวิ่งที่ไม่ได้เกิดความเสียหาย

ตัวชี้วัดที่มีผลกระทบต่ำ (Lower-consequence)
ตัวชี้วัดด้านการบริการการเดินอากาศ
▪ จำนวนการสูญเสียระยะต่อระหว่างอากาศยาน (Loss of separation)
▪ จำนวนอุบัติการณ์ที่เกิดจากระบบการแจ้งเตือนการชนกัน (TCAS RA)
ตัวชี้วัดด้านอื่นๆ
▪ จำนวนรายงานภาคบังคับ

เอกสารแนบ 4

คำย่อ

ALoSP	Acceptable Level of Safety Performance
AGA	Aerodrome and Ground Aids
AIR	Airworthiness
ANS	Air Navigation Services
ASAG	Aviation Safety Action Group
ASI	Aviation Safety Inspector
ATO	Approved Training Organisation
CE	Critical Element
CFIT	Control Flight into Terrain
DGI	Dangerous Goods Inspector
eHRM	electronic Human Resource Management
EI	Effective Implementation
FAL	Air Transport Facilitation
FOI	Flight Operations Inspector
GASP	Global Aviation Safety Plan
ICAO	International Civil Aviation Organisation
LOC-I	Loss of Control - Inflight
MOU	Memorandum of Understanding
NASB	National Aviation Safety Board
NOTAM	Notice To Airmen
PEL	Personnel Licensing
RI	Runway Incursion
RE	Runway Excursion

SDCPS	Safety Data Collection and Processing Systems
SKP	Safety Key Personnel
SPT	Safety Performance Target
SRBS	Safety Risk-based Surveillance
SSP	State Safety Programme
TCAS RA	Traffic Collision Avoidance System Resolution Advisory
กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ศคอ.	สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
ศสอ.	สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน