ฉบับที่ 4/2562 24 พฤษภาคม 2562

ผลการตรวจสอบจาก ICAO ล่าสุดพบการบินพลเรือนไทยได้ระดับมาตรฐานสากลแล้ว

1. 18 มิถุนายน 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO ได้ติดธงแดงประเทศไทยเนื่องจากตรวจพบว่ามาตรฐานการบริหารความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทย มีข้อบกพร่อง จำนวน 572 ข้อ และมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ 33 ข้อ ซึ่งขณะนั้นหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือน คือ กรมการบินพลเรือน

2. ประเทศไทยได้แก้ปัญหาโดยปรับโครงสร้างหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนใหม่ ซึ่งมีผลยุบเลิกกรมการบินพลเรือนและจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ CAAT โดยเป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและกิจการการบินพลเรือน โดยภารกิจด้านสนามบินได้โอนให้กรมท่าอากาศยาน และภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยาน ให้เป็นของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

3. หลังจากที่ได้มีการจัดตั้ง CAAT ได้เร่งเดินหน้าแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ทั้ง 33 ข้อ โดยปรับปรุงทั้งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนการทำงาน คู่มือ Checklist รวมถึงจัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมให้กับพนักงานและผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนปรับปรุงระบบการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate) ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด

4. เมื่อวันที่ 20-27 กันยายน 2560 ICAO ได้ส่งคณะผู้ตรวจสอบ ICAO Coordinated Validation Mission หรือ ICVM เข้ามาตรวจสอบยืนยันความก้าวหน้าและความครบถ้วนของการแก้ไข SSC 33 ข้อ ผลการตรวจสอบครั้งนั้นประเทศไทยสามารถปลดธงแดงได้สำเร็จ โดยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญทั้ง 33 ข้อ ได้ทั้งหมด รวมถึงข้อบกพร่องที่เกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ทำให้เหลือข้อบกพร่องที่ไม่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย 463 ข้อ ที่ยังต้องแก้ไขต่อไป

5. CAAT ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องส่วนที่เหลืออย่างต่อเนื่องจน ICAO ได้ยอมรับความก้าวหน้าและกำหนดเข้ามาตรวจสอบยืนยันอย่างเต็มรูปแบบ (Full ICAO Coordinated Validation Mission หรือ Full ICVM) ในระหว่างวันที่ 13-22 พฤษภาคม 2562 โดยดำเนินการตรวจสอบ 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านการจัดการองค์กรกำกับดูแล ด้านการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ด้านการปฏิบัติการบิน ด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ด้านบริการการเดินอากาศ และด้านสนามบิน (ยังไม่ได้ตรวจสอบยืนยันด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน เนื่องจากข้อจำกัดด้านผู้ตรวจสอบของ ICAO)

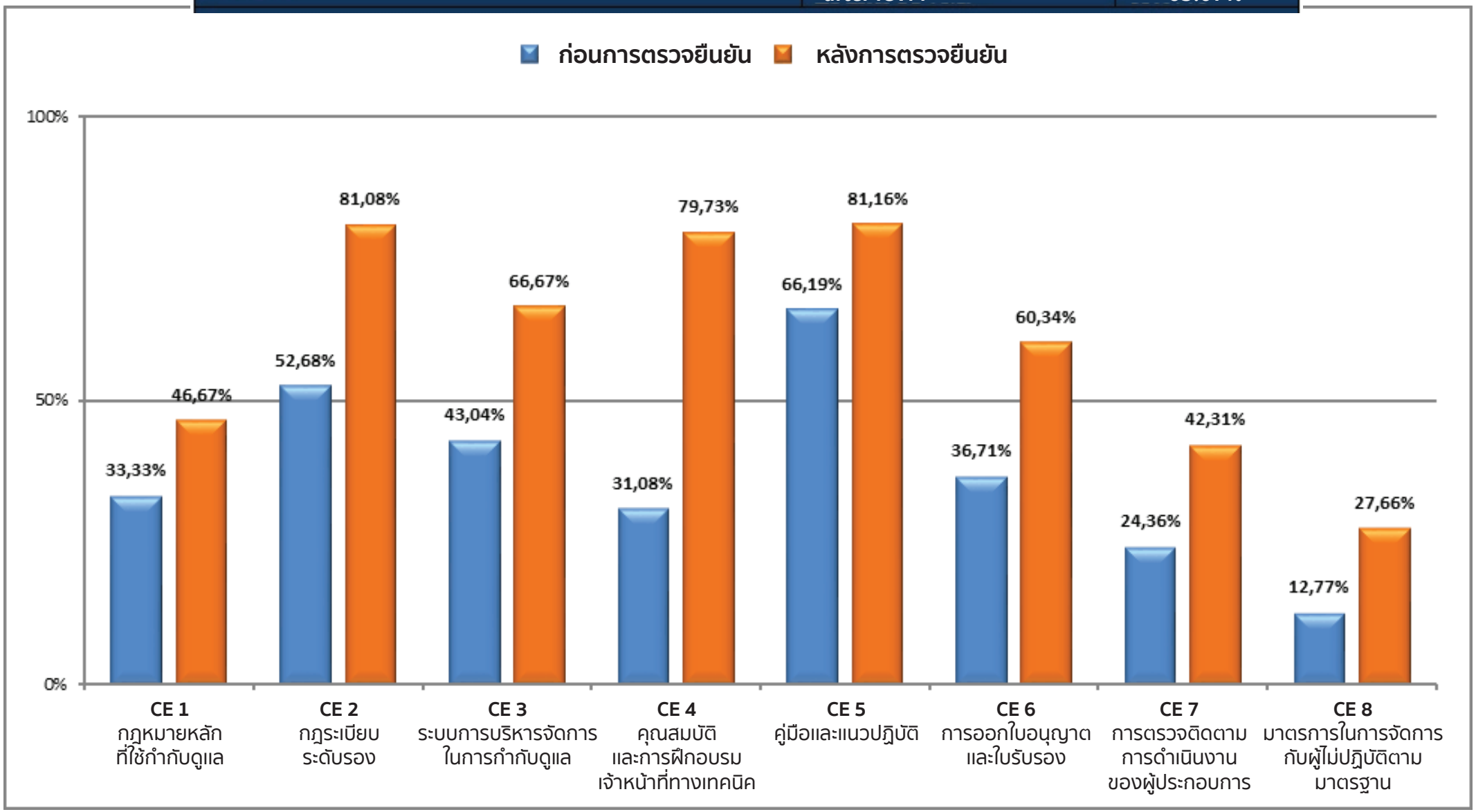
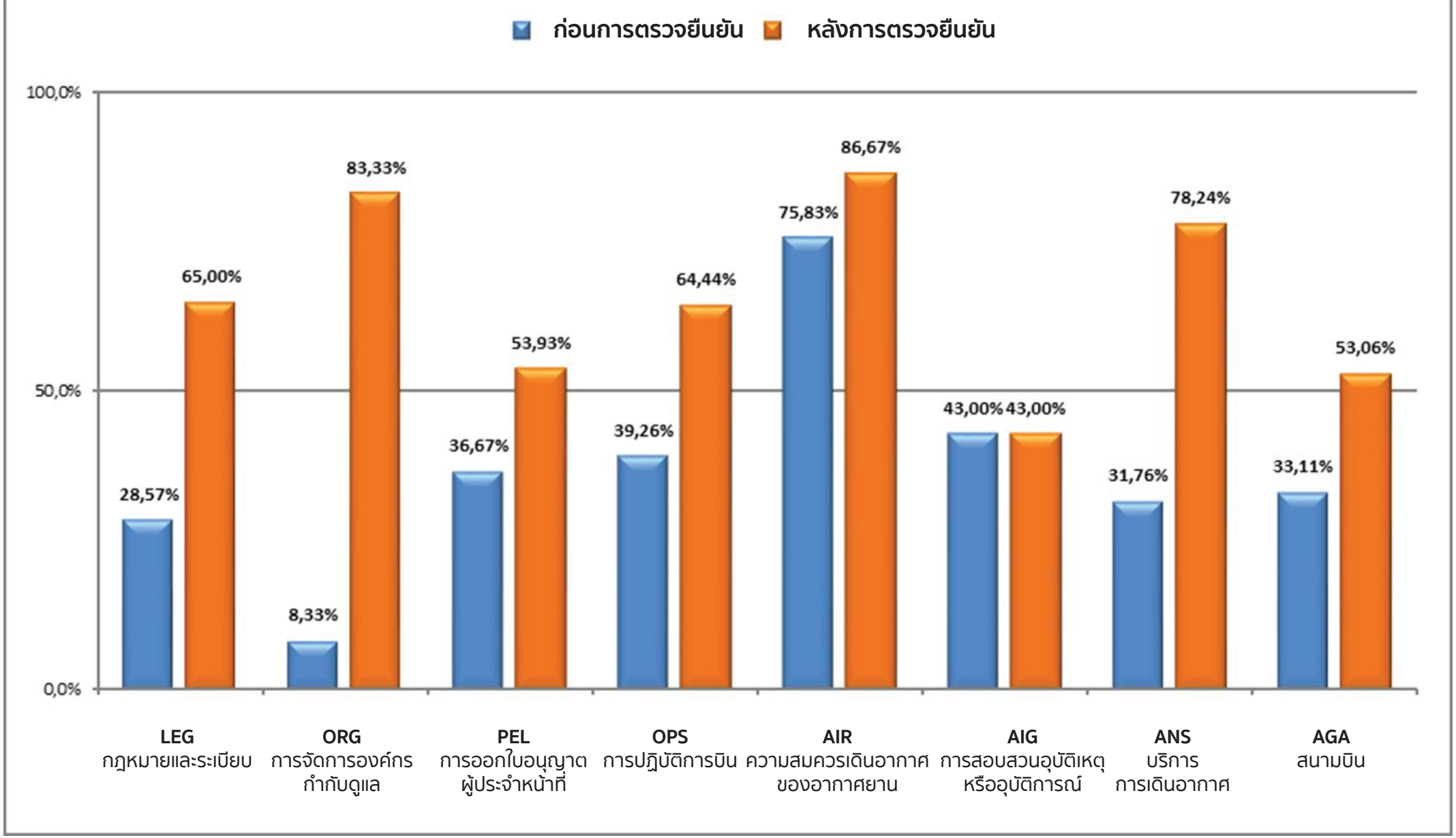
6. ผลการตรวจสอบเบื้องต้น (Preliminary) ของคณะผู้ตรวจสอบ Full ICVM พบว่าระดับประสิทธิผลของการนำมาตรฐาน ICAO มาใช้บังคับในประเทศ (Effective Implementation หรือ EI) ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 65.07 ซึ่งสูงกว่าค่ามาตรฐานที่ ICAO กำหนดคือร้อยละ 60

7. ผลการตรวจสอบครั้งนี้ สามารถชี้ชัดว่าในระยะเวลาเกือบ 4 ปี นับแต่วันที่ประเทศไทยได้รับธงแดงเมื่อปี 2558 ระดับประสิทธิผลของการนำมาตรฐาน ICAO มาบังคับในประเทศได้เพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่าตัวจากร้อยละ 34.20 เมื่อได้รับธงแดงเป็นร้อยละ 41.46 ในระยะเวลา 2 ปี 3 เดือน และเป็นร้อยละ 65.07 ในอีก 1 ปี 7 เดือนต่อมา ซึ่งถือได้ว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยด้านการบินของไทยทัดเทียมกับมาตรฐานเฉลี่ยของประเทศสมาชิก ICAO รวม 194 ประเทศแล้ว

8. ระดับประสิทธิผลที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวได้ยืนยันถึงความสำเร็จของการแก้ปัญหาด้านการบินพลเรือนอย่างจริงจังและเป็นระบบ ตลอดจนการสนับสนุนในด้านนโยบายจากรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดย CAAT ยังคงเดินหน้าสร้างความยั่งยืนแก่อุตสาหกรรมการบินของไทยและเพิ่มระดับประสิทธิผลดังกล่าวต่อไป ให้มาตรฐานของไทยเป็นที่ยอมรับแก่ทุกชาติ

ระดับประสิทธิผลของการนำมาตรฐาน ICAO มาใช้บังคับในประเทศไทย (Effective Implementation : EI) ในแต่ละประเด็นสำคัญ (Critical Element : CE)

Thailand		
	before ICVM	41.46%
	after ICVM	65.07%



ระดับประสิทธิผลของการนำมาตรฐาน ICAO มาใช้บังคับในประเทศไทย (Effective Implementation : EI) ในด้านต่างๆ (by Area)