

คำประกาศใช้นโยบาย (Policy Statement)



ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐

การบินพลเรือนเป็นภาคส่วนที่มีความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ ในช่วงระยะเวลากว่า ๑๘ ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายเปิดเสรีการบิน ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่า ๓ เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศของประชาชน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) ได้จัดอันดับให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยว ดังนี้ (๑) มีขนาดการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในเส้นทางภายในประเทศสูงที่สุดเป็นอันดับ ๑๓ ของโลก (๒) มีขนาดการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศสูงที่สุดเป็นอันดับ ๑๑ ของโลก และ (๓) มีจำนวนสายการบินให้บริการมากที่สุดเป็นอันดับ ๙ ของโลก นอกจากนี้ กิจกรรมการบินพลเรือนโดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงให้กับประเทศผ่านการเชื่อมโยงจุดหมายปลายทางทั่วโลก สนับสนุนการเติบโตของการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ขับเคลื่อนความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม ความท้าทายรูปแบบใหม่ การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม รวมถึงความผันผวนของสถานการณ์ต่าง ๆ ส่งผลต่อนโยบายการบินพลเรือน จึงจำเป็นต้องบูรณาการการเรียนรู้ความสำเร็จและความผิดพลาด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาในระดับนโยบาย และรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญอย่างรอบด้าน เพื่อมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายร่วมกัน กล่าวคือ ความต้องการที่จะเกิดการพัฒนาและความก้าวหน้าของกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ครอบคลุมภาคส่วนหลักด้านการบินพลเรือนอย่างครบถ้วน ทั้งการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ การบินทั่วไป การบริการท่าอากาศยาน การบริการการเดินทางอากาศ การผลิตอากาศยานและชิ้นส่วน การซ่อมบำรุงอากาศยาน การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน และการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ที่ผ่านมประเทศไทย ประสบความสำเร็จจากการกำหนดนโยบายด้านมาตรฐานการบินที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ นโยบายอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ บัดนี้ มีความจำเป็นต้องกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุน ส่งเสริมความสำเร็จของกิจการการบินของประเทศให้มั่นคงยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ ... ๒๕๖๕ ได้เห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ในระยะ ๑๕ ปีข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐) เพื่อให้การพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศไทยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐” โดยมีเป้าหมาย ดังต่อไปนี้

๑. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศและการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

๒. มีระบบการบินที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

๓. มีความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

๔. ก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในทุกมิติ

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐

ข้อ ๔ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐ ดังต่อไปนี้

๔.๑ ด้านเศรษฐกิจการบิน

กิจกรรมการบินพลเรือนมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ในการช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจการบินซึ่งนอกจากจะมีความสำคัญต่อกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศทั้งระบบแล้ว ยังเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศเติบโต ส่งผลต่อการเติบโตด้านเศรษฐกิจและยกระดับรายได้ของประเทศในภาพรวม เศรษฐกิจการบินเริ่มตั้งแต่การทำความเข้าใจความต้องการเดินทางอากาศซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อการเข้าสู่ตลาดเส้นทางการบินระหว่างประเทศของผู้ประกอบการสายการบิน การแข่งขันด้านราคาเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ ค่าบริการในการใช้บริการท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศยังเป็นการต้นทุนสำคัญของผู้โดยสาร การกำกับดูแลเศรษฐกิจการบินควรมีเป้าหมายเพื่อการสร้างผลประโยชน์สาธารณะเป็นส่วนรวม โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลผลประโยชน์ระหว่างผู้บริโภค/ผู้ใช้บริการและผู้ผลิต/ผู้ให้บริการ เพื่อให้ตลาดสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน กิจกรรมแต่ละประเภทมีระดับความจำเป็นที่ต้องกำกับดูแลแตกต่างกัน จึงต้องกำหนดกลไกในการกำกับดูแลที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของประเภทกิจการ รวมถึงการอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินพลเรือน ถือเป็นเครื่องมือทางนโยบายในการกำกับดูแลซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการ จึงควรอยู่บนหลักการของการกำกับเท่าที่จำเป็นเฉพาะกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อสาธารณะหรืออยู่ในโครงสร้างตลาดที่กลไกการแข่งขันโดยเสรีไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ นอกจากนี้

ด้านผู้ประกอบการแล้ว เศรษฐกิจการบินจะต้องครอบคลุมถึงผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจจึงต้องยึดหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งหลักสิทธิมนุษยชนเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการให้ได้มากที่สุด ดังนั้น จึงควรกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจการบินให้ครอบคลุมเพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินในเรื่องต่าง ๆ ให้บรรลุเป้าหมาย ดังต่อไปนี้

๔.๑.๑ นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน

(๑) ระบบบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือนที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน

(๒) ผู้ประกอบการไทยในกิจการการบินพลเรือนเข้มแข็งและมีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล

๔.๑.๒ นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

(๑) การมีบริการการขนส่งทางอากาศที่หลากหลายและโครงข่ายการเชื่อมต่อเที่ยวบินเพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค

(๒) การทำให้สายการบินสัญชาติไทยเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้อย่างเป็นธรรมและสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่อง

(๓) การทำให้ประชาชนเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

๔.๑.๓ นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ

(๑) การกำหนดระดับราคาต้องเข้าถึงได้และเป็นธรรม

(๒) การจัดให้มีกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลอัตราค่าบริการที่มุ่งผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม

๔.๑.๔ นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือนผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ

(๑) การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการในกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เพื่อให้ผู้ให้บริการสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน

(๒) การมุ่งสร้างผลประโยชน์ให้กับส่วนรวมและมุ่งสู่การเป็นผู้นำด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคในกิจการสนามบินสาธารณะและบริการการเดินอากาศ

(๓) การสร้างโอกาสและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในกิจการการทำงานทางอากาศ

๔.๑.๕ นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน

(๑) การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์และการพัฒนาที่ยั่งยืนในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน

๔.๑.๖ นโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

(๑) การพัฒนากลไกการคุ้มครองผู้บริโภคให้ครอบคลุม ตั้งแต่ก่อนเข้ารับบริการ ระหว่างการรับบริการ และหลังการรับบริการ ภายใต้ความสมดุลระหว่างการคุ้มครองกับการแข่งขันในอุตสาหกรรม

๔.๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานของระบบการบินพลเรือน ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพตั้งแต่ระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศ ถือเป็นทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่สำคัญยิ่งของประเทศทั้งการบินพลเรือนและความมั่นคง จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องรักษาและพัฒนาระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศให้สามารถตอบสนองการใช้ประโยชน์ได้ทั้งสองมิติ สร้างทางเลือกและคุณค่าให้กับสาธารณะได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพการให้บริการช่วยยกระดับการพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงเส้นทางการบินในระดับโลกซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโต ส่วนองค์ประกอบอีกประการที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างด้านระบบท่าอากาศยาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานพาณิชย์ที่รองรับกิจกรรมการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์เพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานท่าอากาศยานพาณิชย์ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ส่งผลโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพดังกล่าวแล้ว ระบบกฎหมายและองค์กรกำกับดูแลถือเป็นเครื่องมือที่กำหนดทิศทางการพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศ เป็นปัจจัยหลักที่จะสนับสนุนส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศเจริญก้าวหน้าภายใต้กฎหมายและกฎเกณฑ์กำกับกิจการการบินที่มีเนื้อหายืดหยุ่นพร้อมปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ การพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินให้เพียงพอและมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งการส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมการบินและการพัฒนาขีดความสามารถอย่างต่อเนื่อง ล้วนเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านทรัพยากรที่สำคัญที่จะช่วยสร้างความยั่งยืนของกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทย ดังนั้น นโยบายนี้จึงให้ความสำคัญต่อโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางกายภาพและมีใช้ทางกายภาพเพื่อตอบสนองต่อการเติบโตที่เพิ่มขึ้นและเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้สอดคล้องและครอบคลุมในมิติสำคัญตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อบรรลุเป้าหมาย ดังต่อไปนี้

๔.๒.๑ นโยบายการพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ

(๑) การพัฒนาความสามารถในการจัดสรรและจัดการห้วงอากาศอย่างทั่วถึงและคุ้มค่า

(๒) การบูรณาการการพัฒนาระบบการเดินอากาศอย่างเชื่อมโยง

(๓) การมุ่งเน้นคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการการเดินอากาศในระดับชั้นนำของภูมิภาค

(๔) การพัฒนาระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศที่ยั่งยืน

๔.๒.๒ นโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ

(๑) การพัฒนาระบบท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและสนับสนุนสังคมและชุมชนในพื้นที่ที่มีความเข้มแข็ง

(๒) การบูรณาการและการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงในการพัฒนาและดำเนินงานท่าอากาศยาน

(๓) การพัฒนาให้เกิดระบบท่าอากาศยานอัจฉริยะที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของประชาชน

(๔) การมุ่งพัฒนาระบบท่าอากาศยานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับทุกชีวิต

๔.๒.๓ นโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย

(๑) การมีระบบและองค์กรกำกับที่มีทรัพยากรที่เพียงพอ มีความสามารถในการรองรับการเปลี่ยนแปลง มีความโปร่งใส และมีความเป็นอิสระในการดำเนินการตามมาตรฐานสากล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) การมีกฎหมายที่สามารถสร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายเชิงนโยบาย ด้านการบินพลเรือน สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างคล่องตัวและทันทั่วถึง

๔.๒.๔ นโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน

(๑) การพัฒนาทุนมนุษย์และทุนปัญญาที่สอดคล้องกับมาตรฐานและความต้องการในปัจจุบันและอนาคต สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

๔.๒.๕ นโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

(๑) การเพิ่มความสามารถของกิจการการบินพลเรือนในการสนับสนุนการพัฒนา และแก้ปัญหาอย่างบูรณาการ

(๒) การทำให้เกิดผลงานวิจัยและนวัตกรรม และใช้ประโยชน์ได้จริง ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

๔.๓ ด้านมาตรฐานการบิน

การบินพลเรือนเป็นกิจการบริการสาธารณะที่ต้องมีการกำกับดูแลเพื่อให้เป็นไปตาม บทบัญญัติในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติ นโยบาย รวมทั้งแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาตรฐาน และนโยบายที่สำคัญซึ่งประเทศไทยได้กำหนดไว้แล้วตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (ฉบับที่ ๑๔) รวม ๓ ด้าน ได้แก่ นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และนโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ นอกจากนี้ ปัจจุบันประชาคมโลกได้ให้ความสำคัญ และร่วมกันผลักดันให้กิจการการบินมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้น จึงได้กำหนดนโยบาย ด้านสิ่งแวดล้อมการบินขึ้น โดยถือเป็นมาตรฐานการบินลักษณะหนึ่งของการบินพลเรือนสมัยใหม่ และได้ใช้โอกาสนี้ ทบทวนนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติซึ่งครบกำหนดวาระแล้ว นโยบายด้านมาตรฐานการบิน จึงประกอบด้วยนโยบายใหม่และนโยบายที่มีการทบทวน ดังต่อไปนี้

๔.๓.๑ นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน

(๑) การมุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกิจการการบิน

(๒) การมุ่งลดผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน

๔.๓.๒ นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

(๑) การจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีประสิทธิภาพ ผ่านการระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ที่จะช่วยส่งเสริมความปลอดภัยและประสิทธิภาพ ของระบบการบินของประเทศ ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจว่า มีการดำเนินการตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ และมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยเพื่อใช้ในการกำหนด ภาพความเสี่ยง (Risk Profile) ขององค์กรด้านการบินพลเรือน

(๒) พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

(๓) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ต้องได้รับการจัดสรรทรัพยากรทางการเงินและทรัพยากรบุคคลอย่างเพียงพอ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดการด้านนิรภัย และการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของระบบการบินพลเรือนของประเทศมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการบริหารจัดการ ความสามารถของบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ของอากาศยาน ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

(๔) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของ ประเทศทั้งหมด โดยส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย ระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการจัดการ ด้านความปลอดภัยเชิงรุก

(๕) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบิน ของประเทศโดยส่งเสริมให้บุคคลหรือองค์กรเกิดความเชื่อมั่นในการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยหรือข้อกังวล โดยปราศจากการดำเนินการใด ๆ และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่มีเจตนา จงใจ หรือ การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

(๖) ดำเนินการตามนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่สอดคล้องกับหลักการ ของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม

(๗) เผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย ที่สำคัญ รวมถึงคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการบิน ในอุตสาหกรรมการบิน

(๘) สร้างความร่วมมือภายในอุตสาหกรรมการบินของไทยในประเด็น ความปลอดภัย และความเสี่ยง รวมถึงกำหนดมาตรการในการลดความเสี่ยงที่เหมาะสมร่วมกัน

(๙) ติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของ ประเทศผ่านการกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัด และเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย

(๑๐) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย และสารสนเทศด้านความปลอดภัย เพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูล และจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น

(๑๑) การแก้ไขประเด็นความปลอดภัย โดยความร่วมมือและการทำงาน ร่วมกันขององค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีประสิทธิผล

ประกาศ ณ วันที่ เดือน พ.ศ. ๒๕๖๕

(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการการบินพลเรือน