ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน

เรื่อง แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๖๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือน ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๕ ได้อนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเสนอ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศ เรื่อง แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๔ การจัดการด้านนิรภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไข ครั้งที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๖ แนบท้ายประกาศนี้

ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ให้คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนแต่งตั้งขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย

ประกาศ ณ วันที่ ๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๖

อธิรัฐ รัตนเศรษฐ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

รักษาราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

State Safety Programme (SSP)

ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2566

บันทึกการแก้ไขเอกสาร

ลำดับที่	วันที่	รายละเอียดการแก้ไข	แก้ไขโดย
00	17 เม.ย. 62	เอกสารออกใหม่	บันเทิง เมฆฉาย
01	9 มิ.ย. 65	ปรับปรุงโครงสร้างเอกสารและเนื้อหาในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย	ขจรพัฒน์ มากลิ่น

บทนำ

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศอย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยแบบเชิงรุก อันจะนำไปสู่ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้ใช้บริการและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ รวมทั้งเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก

เพื่อให้การดำเนินการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ข้างต้นจำเป็นต้องมีการประสานงาน ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมร่วมกัน และการสื่อสารระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน ทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยร่วมกับการตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูล (data-driven decision making) รวมทั้งต้องมีการกำหนดนโยบายและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อใช้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่มีผลบังคับใช้กับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบการบินของประเทศ
- กรอบการกำกับดูแลและกฎระเบียบด้านความปลอดภัย รวมทั้งการประสานงานและการดำเนินการร่วมกันระหว่างผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบการบินของประเทศ
- วิธีการในการระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ อันเป็นผลมาจากการแบ่งปันและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบการบินของประเทศ
- วิธีการติดตามสมรรถนะความปลอดภัยในการบินพลเรือน รวมถึงประสิทธิผลของการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัย
- วิธีในการส่งเสริมด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) ในระบบการบินของประเทศทั้งหมด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานและบริหารจัดการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

(นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ)
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
รักษาราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการการบินพลเรือน

สารบัญ

หน้า

บันทึกการแก้ไขเอกสาร ..... ก
บทนำ ..... ข
สารบัญ ..... ค
บทที่ 1 นิยามศัพท์ 1-1
บทที่ 2 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร 2-1
2.1 การแจกจ่ายเอกสาร 2-1
2.2 การแก้ไขเอกสาร 2-1
บทที่ 3 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State safety policy) 3-1
3.1 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ 3-1
บทที่ 4 ขอบเขตของระบบการบินของประเทศไทย (Thailand aviation system description) 4-1
บทที่ 5 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety governance) 5-1
5.1 ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State system and functions) 5-1
5.2 กรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State safety legislative framework) 5-9
5.3 การจัดการเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP document management) 5-11
5.4 การจัดการแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand aviation safety action plan management) 5-12
5.5 การจัดการนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State safety policy governance) 5-12
5.6 การจัดการวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (State safety objectives governance) 5-12
บทที่ 6 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety risk management) 6-1
6.1 การออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต และหนังสือรับรอง (Licensing, certification, authorization and approval obligations) 6-1
6.2 การกำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Safety management system obligations) 6-1
6.3 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and incident investigation) 6-2

6.4 การระบุชี้สภาวะอันตรายและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Hazard identification and safety risk assessment) 6-4
บทที่ 7 การประกันด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety assurance) 7-1
7.1 การตรวจติดตาม (Surveillance obligations) 7-1
7.2 การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State safety performance) 7-2
7.3 การจัดการความเปลี่ยนแปลง (Management of change) 7-2
บทที่ 8 การส่งเสริมด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety promotion) 8-1
8.1 วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) 8-1
8.2 การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety communication) 8-1
8.3 บุคลากรทางเทคนิคและการพัฒนาบุคลากรทางเทคนิค (Qualified technical personnel and training) 8-2

บทที่ 1 นิยามศัพท์

นิยามศัพท์ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ ให้มีความหมายดังต่อไปนี้

การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety risk management) หมายความถึง กระบวนการอย่างเป็นระบบในการระบุชี้สภาวะอันตรายที่เกิดขึ้นในระบบการบินของประเทศ การประเมินความเสี่ยง และกำหนดวิธีในการควบคุมและจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

การตรวจติดตาม (Surveillance) หมายความถึง การดำเนินการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อตรวจสอบว่าผู้ได้รับใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรอง ยังคงมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด หรือยังคงปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง และมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีสมรรถนะความปลอดภัยในระดับที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

การตรวจติดตามความเสี่ยง (Risk-based surveillance) หมายความถึง การตรวจติดตาม ซึ่งใช้ข้อมูลความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ ซึ่งมุ่งเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสูงเป็นลำดับแรก

การประเมินความเสี่ยง (Risk assessment) หมายความถึง การประเมินความเป็นไปได้และความรุนแรงของการสูญเสีย การบาดเจ็บสาหัส และความเสียหายของอากาศยานหรือโครงสร้างอากาศยานอันเป็นผลลัพธ์จากสภาวะอันตราย

การระบุชี้สภาวะอันตราย (Hazard identification) หมายความถึง กระบวนการในการระบุสภาวะอันตรายที่มีอยู่ และกำหนดผลลัพธ์ของสภาวะอันตรายนั้นจากข้อมูลด้านความปลอดภัยด้วยวิธีการเชิงรับและเชิงรุก ทีได้มีการรวบรวมไว้

การลดความเสี่ยง (Risk mitigation) หมายความถึง กระบวนการในการป้องกัน ควบคุม หรือการกำหนดมาตรการ เพื่อลดความรุนแรงและ/หรือโอกาสในการเกิดผลกระทบจากสภาวะอันตราย

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

กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) หมายความถึง กฎหมายที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

ข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety data) หมายความถึง ข้อมูลซึ่งเป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือ สิ่งที่มีนัยยะต่อความปลอดภัย (Safety values) ที่ได้จากการรวบรวมจากหลากหลายแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งนำไปใช้ในการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือเพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety risk) หมายความถึง การคาดการณ์ความน่าจะเป็นและความรุนแรงของผลลัพธ์อันเกิดจากสภาวะอันตราย

ฐานข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety database) หมายความถึง ฐานข้อมูลที่รวมถึงข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่ใช้สนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น

1. ข้อมูลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์
2. ข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ
3. ข้อมูลการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ
4. ข้อมูลการรายงานการคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศ
5. ข้อมูลการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
6. ข้อมูลจากกรณีศึกษาด้านความปลอดภัย
7. ข้อมูลความปลอดภัยจากประเทศต่าง ๆ หรือองค์กรกำกับดูแลความปลอดภัยระดับภูมิภาค (RSOOs) หรือองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ในระดับภูมิภาค (RAIOs) เป็นต้น

ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Indicators: SPIs) หมายความถึง ตัวชี้วัดซึ่งกำหนดขึ้นจากข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อนำไปใช้ในการติดตาม (Monitor) และประเมิน (Assess) สมรรถนะความปลอดภัย

ทะเบียนสภาวะอันตราย (Hazard register) หมายความถึง ตารางหรือทะเบียนที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลสภาวะอันตราย ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะประกอบด้วย สภาวะอันตราย ผลลัพธ์ที่สำคัญจากสภาวะอันตรายนั้น การประเมินความเสี่ยง วันที่ระบุชี้สภาวะอันตราย ประเภทของสภาวะอันตราย คำอธิบายโดยสังเขป ผู้ที่ระบุชี้สภาวะอันตราย และมาตรการในการลดความเสี่ยง

นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy) หมายความถึง นโยบายที่อธิบายหลักและวิธีปฏิบัติซึ่งถือเป็นแนวดำเนินการในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อมูลอาจจะทำให้ตนต้องรับผิดทางอาญา รวมทั้งระบุถึงสถานการณ์และบริบทที่องค์กรด้านการบินพลเรือนสามารถจัดการประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยของตนเป็นการภายในภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยที่ได้รับการยอมรับจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยที่ระบบการจัดการด้านนิรภัยนั้นเป็นไปตามกรอบ และแสดงให้เห็นว่าเป็นระบบที่มีประสิทธิผลและสมบูรณ์

ประเด็นปัญหาความปลอดภัย (Safety issue) หมายความถึง ข้อบ่งชี้ถึงสภาวะอันตราย โดยทั่วไปสามารถระบุจากกระบวนการระบุชี้สภาวะอันตรายขององค์กร

ผลิตภัณฑ์ หมายความถึง อากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ ชิ้นส่วนมาตรฐาน หรือบริภัณฑ์ แล้วแต่กรณี

สมรรถนะความปลอดภัย (Safety performance) หมายความถึง การบรรลุผลด้านความปลอดภัยของรัฐหรือองค์กรด้านการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดจากเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยและตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย

เป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Targets: SPTs) หมายความถึง ค่าของตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยซึ่งกำหนดให้เป็นเป้าหมายที่ต้องการบรรลุในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operator) หมายความถึง ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

องค์กรที่มีการทำการบินทั่วไป (Organization with general aviation operation) หมายความถึง องค์กรที่มีการปฏิบัติการของอากาศยานนอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการทำงานทางอากาศ

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organization) หมายความถึง ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการสนามบิน (Airport operator) หมายความถึง ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ได้รับในอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air navigation service provider) หมายความถึง ผู้ให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ผู้ให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และผู้ให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ผู้ให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air traffic management services providers) หมายความถึง ผู้ได้รับใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ สำหรับบริการที่เกี่ยวกับข้อมูลสำหรับเที่ยวบิน (Flight information service) การเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting service) การแนะนำจราจรทางอากาศ (Air traffic advisory services) และการควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุม เขตประชิดสนามบิน และบริเวณสนามบิน (Air traffic control service) ผู้ได้รับใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ และผู้ได้รับใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ

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

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) หมายความถึง แผนยุทธศาสตร์และภารกิจซึ่งกำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพื่อการบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยการบินของโลก โดยมีการกำหนดแผนและขั้นตอนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างชัดเจน

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) หมายความถึง กลไกหรือระบบที่ใช้ในการจัดการด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศด้วย

ระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP) หมายความถึง ระดับสมรรถนะความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้ของระบบการบินของประเทศ ซึ่งกำหนดไว้ในแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ หรือระดับประสิทธิภาพความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้ ซึ่งกำหนดไว้ในระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือนและได้รับการยอมรับจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยเป็นการกำหนดในรูปแบบเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (SPTs) และตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs)

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

ระบบการบินของประเทศ (Aviation system) หมายความถึง กิจการด้านการบินพลเรือน การฝึกสอนบิน การออกแบบ การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน พื้นที่ทำการบิน การจราจรทางอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ สนามบิน รวมถึงข้อมูลข่าวสาร การบริการ กฎหมาย นโยบาย ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติ บุคลากร และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น

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

ระบบรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (Mandatory reporting system) หมายความถึง ระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

วัฒนธรรมความปลอดภัย (Positive safety culture) หมายความถึง การรับรู้ ค่านิยมและการให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในทุก ๆ ระดับขององค์กร

วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety objective) หมายความถึง ข้อความซึ่งเป็นภาพรวมในระดับนโยบาย ซึ่งระบุถึงความมุ่งหมายด้านความปลอดภัย (Safety achievement) หรือผลลัพธ์ด้านความปลอดภัย (Safety outcomes) ที่ต้องการดำเนินการให้บรรลุผลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร

สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved training organization) หมายความถึง ผู้ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

องค์กรด้านการบินพลเรือน (Civil aviation organization) หมายความถึง องค์กรซึ่งปฏิบัติการ ดังต่อไปนี้

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operator)
2. ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ (Public aerodrome operator)
3. ผู้ให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air traffic management service provider)

4. ผู้ให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation, and Surveillance service provider)

5. ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical information service provider)

6. สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีการปฏิบัติการบิน (Approved training organization with aircraft operation)

7. ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organization)

8. ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน หรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (Manufacture of aircraft, Engine or Propeller organization)

9. ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยาน หรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (Type design of aircraft, Engine or Propeller organization)

10. องค์กรที่มีการทำงานทางอากาศ เพื่อบำเหน็จทางการค้า (Organization with commercial aerial work operation)

11. องค์กรที่มีการทำการบินทั่วไป (Organization with general aviation operation)

แหล่งข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety data sources) หมายความถึง ที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น

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

วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) หมายความถึง บรรยากาศของความเชื่อใจซึ่งบุคคลในองค์กรได้รับการส่งเสริมในการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ขณะที่มีความชัดเจนในการแบ่งพฤติกรรมที่ยอมรับได้ และพฤติกรรมที่ยอมรับไม่ได้

บทที่ 2 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร

2.1 การแจกจ่ายเอกสาร

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติได้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ให้กับองค์กรด้านการบินพลเรือน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกับกิจการการบินพลเรือน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานรัฐที่ปฏิบัติการบินร่วมกับการบินพลเรือน ซึ่งการแจกจ่ายจะดำเนินการโดยการจัดส่งให้ผู้เกี่ยวข้องในรูปแบบสำเนาเอกสาร และ/หรือรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

2.2 การแก้ไขเอกสาร

เมื่อเนื้อหาของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 19 และเอกสารฉบับที่ 9859 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Chicago Convention, 1944) รวมทั้งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนหรือกฎข้อบังคับเฉพาะด้าน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินการแจ้งข้อแก้ไขไปยังคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ องค์กรด้านการบินพลเรือน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกับกิจการการบินพลเรือน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานรัฐที่ปฏิบัติการบินร่วมกับการบินพลเรือน

การแก้ไขแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินการโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ภายหลังการอนุมัติเอกสารจะดำเนินการแจกจ่ายเผยแพร่ให้ผู้เกี่ยวข้องโดยการดำเนินการตามข้อ 2.1

บทที่ 3 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State safety policy)

คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) เห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนระดับประเทศ เป็นแรงผลักดันที่สำคัญในการเสริมสร้างการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบินทั่วทั้งระบบการบินของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้เหมาะสมเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและอยู่ในระดับสูงกว่ามาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินี้จะแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของคณะกรรมการการบินพลเรือนและหน่วยงานรัฐด้านการบินที่เกี่ยวข้อง นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินี้มีผลบังคับใช้กับทุกองค์กรและผู้ถือใบอนุญาตในระบบการบินของประเทศไทย รวมถึงรัฐบาล หน่วยงานของรัฐ และอุตสาหกรรมการบิน

3.1 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ประเทศไทยมุ่งมั่นที่จะดำเนินการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ ดังนี้

(1) การจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีประสิทธิผล ผ่านการระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ซึ่งจะช่วยส่งเสริมความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบการบินของประเทศ ซึ่งรวมถึงจัดให้มีระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินการตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ และมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยเพื่อใช้ในการกำหนดภาพความเสี่ยง (Risk profile) ขององค์กรด้านการบินพลเรือน

(2) พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม โปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล

(3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ต้องได้รับการจัดสรรทรัพยากรทางการเงินและทรัพยากรบุคคลอย่างเพียงพอ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดการด้านนิรภัยและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของระบบการบินพลเรือนของประเทศมีประสิทธิผล รวมถึงมีการบริหารจัดการความสามารถของบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยให้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

(4) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของประเทศทั้งหมด โดยส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการจัดการด้านความปลอดภัยเชิงรุก

(5) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบินของประเทศ โดยส่งเสริมให้บุคคลหรือองค์กรเกิดความเชื่อมั่นในการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยหรือข้อกังวล โดยปราศจากการดำเนินการใด ๆ และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ มีเจตนา จงใจ หรือ การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

(6) ดำเนินการตามนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่สอดคล้องกับหลักการวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม

(7) เผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่สำคัญ รวมถึงคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการบินในอุตสาหกรรมการบิน

(8) สร้างความร่วมมือภายในอุตสาหกรรมการบินของไทยในประเด็นความปลอดภัยและความเสี่ยง รวมถึงกำหนดมาตรการในการลดความเสี่ยงที่เหมาะสมร่วมกัน

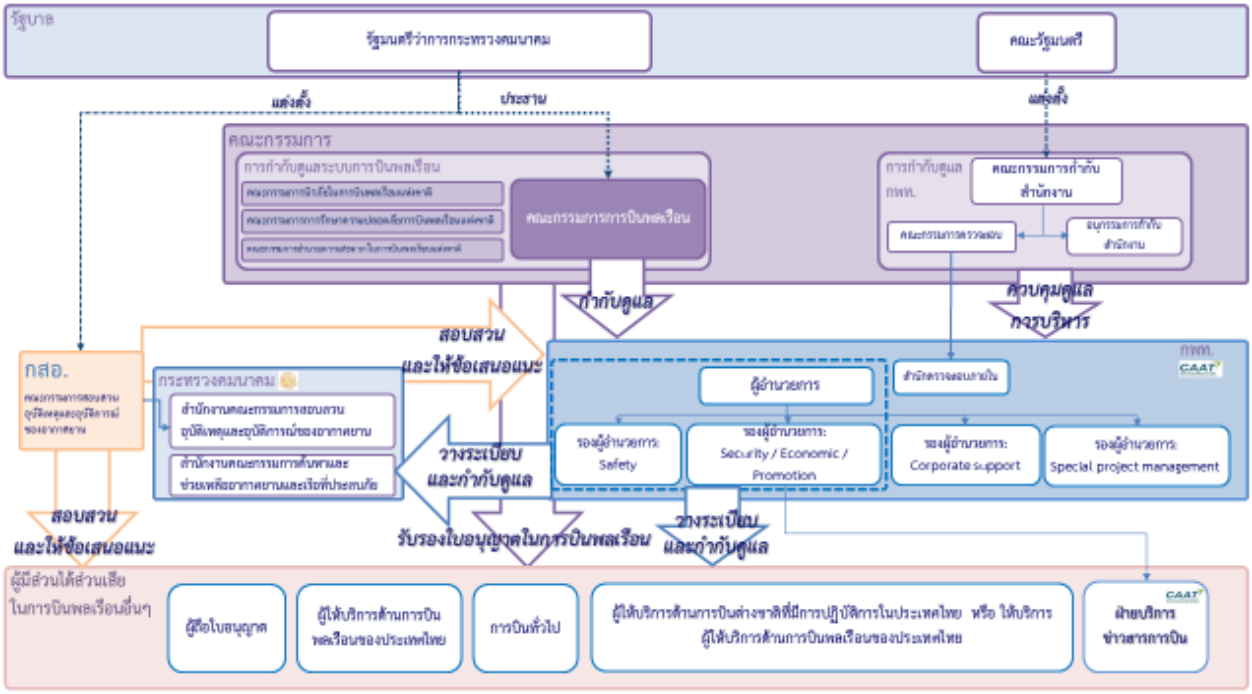
(9) ติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของประเทศผ่านการกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย

(10) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย เพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูล และจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น

(11) การแก้ไขประเด็นความปลอดภัย โดยความร่วมมือและการทำงานร่วมกันขององค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีประสิทธิผล

บทที่ 4 ขอบเขตของระบบการบินของประเทศไทย (Thailand aviation system description)

ระบบการบินของประเทศไทยมีหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินจำนวนมาก ซึ่งครอบคลุมถึงหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องด้านการบิน องค์กรด้านการบินพลเรือน และผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินพลเรือน นอกจากนี้ยังมีส่วนต่อประสาน (Interface) ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ รวมถึงมีการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดร่วมกับคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก



รูปที่ 4-1: ผู้มีส่วนได้เสียในระบบการบินของประเทศไทย

บทที่ 5 การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety governance)

การกำกับดูแล (Governance) ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งรวมถึงระบบโครงสร้างองค์กร และหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กลไกในการประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ทั้งนี้ การจัดการเชิงกลยุทธ์ของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินการผ่านคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) และคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Safety Board: NCASB) โดยมีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) สำนักงาน กสอ. คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) และสำนักงาน กชย. ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติภายใต้การประสานงานของ กพท. นอกจากนี้ กพท. ยังมีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการจัดการการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

5.1 ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State system and functions)

5.1.1 หน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องต่อแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีการดำเนินงานโดยผู้มีอำนาจและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องตามบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ดังนี้

5.1.1.1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมีหน้าที่ในการบริหารนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้มั่นใจว่าการขนส่งทางอากาศมีความปลอดภัย และให้อำนาจแก่ กพท. ในการควบคุมและดำเนินการกำกับดูแลตามนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.1.1.2 คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.)

คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นอกจากนี้ ยังมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ กพท. เพื่อให้มั่นใจว่าประเทศไทยปฏิบัติตามพันธกรณีด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้มีมาตรฐานและความปลอดภัย

5.1.1.3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 8 และ 37 แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ในการดำเนินการจัดทำและประสานงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติอย่างมีประสิทธิผล ทั้งนี้ อำนาจและหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินงานเกี่ยวกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีดังนี้

1) รวบรวม วิเคราะห์ และรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่ได้รับจากการรายงานข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ผลการดำเนินกิจกรรมในการกำกับดูแลและตรวจติดตามด้านความปลอดภัย องค์กรด้านการบินต่างประเทศ ได้แก่ องค์กรด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินของประเทศอื่น ๆ

2) ประสานงานการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งการประชุมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

3) จัดทำเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับและควบคุมการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

4) ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล

5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เกี่ยวกับประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย และการปรับปรุงด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนร่วมกัน โดยรวมถึงการแบ่งปันประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ และสนามบินต่างประเทศ

6) พัฒนากฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนและกฎข้อบังคับเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความปลอดภัยด้านการบินในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการทบทวนกฎหมายอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายเป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

5.1.1.4 สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการเป็นผู้ประสานงานและอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ หน้าที่หลักของสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ คือ การวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่รวบรวมผ่านแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย รวมถึงจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นอกจากนี้ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยถูกนำไปใช้ประกอบการกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินของฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานด้านการบินนั้นเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่คาดหวัง โดยให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ของสาธารณะเป็นอันดับต้น

5.1.1.5 คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.)

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานทำหน้าที่เป็นหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของประเทศ มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยานที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรอย่างเป็นอิสระ รวมถึงหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 64/4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยการดำเนินการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก และมิได้เป็นการตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิดไม่ว่าทางใด ๆ ทั้งนี้ การดำเนินการสอบสวนกรณีที่เป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้น จะดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

เพื่อให้มีการประสานการดำเนินการร่วมกันระหว่างคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จึงจัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MoU) ระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยบันทึกความเข้าใจนั้นให้รายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจและหน้าที่ รวมถึงกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติภารกิจและจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ

5.1.1.6 สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สำนักงาน กสอ.)

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานมีหน้าที่เป็นหน่วยธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน รับผิดชอบในการอำนวยการและสนับสนุนในด้านวิชาการ การศึกษาและค้นคว้าข้อมูล และกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานแต่งตั้ง

5.1.1.7 คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.)

คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย และเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 64/22 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

เพื่อให้มีการประสานการดำเนินการร่วมกันระหว่างคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จึงจัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MoU) ระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยบันทึกความเข้าใจนั้นให้รายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจและหน้าที่ รวมถึงกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติภารกิจและจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ

5.1.1.8 สำนักงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สำนักงาน กชย.)

สำนักงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในการดำเนินงานและประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อ และมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรการที่คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) กำหนด โดยจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติเสนอให้ กชย. เห็นชอบ รวมถึงหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 64/24 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

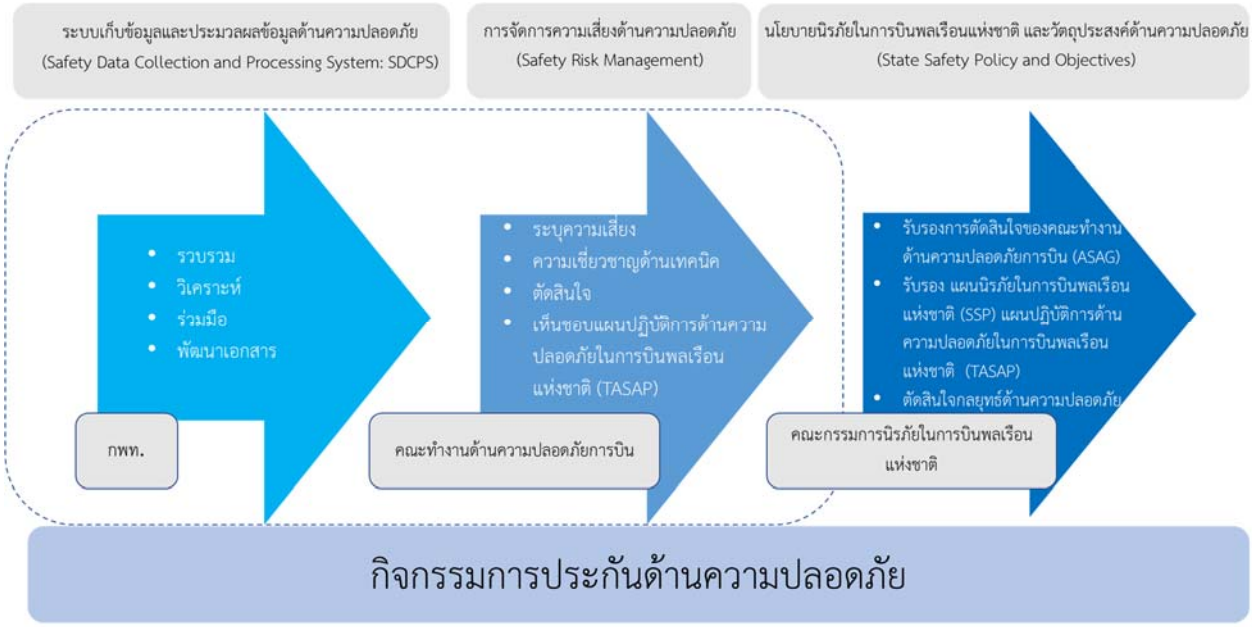
5.1.1.9 หน่วยงานการบินทหารและตำรวจ

หน่วยงานการบินทหารและตำรวจมีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการบินของประเทศไทย เนื่องจากมีการปฏิบัติการบินทั้งในสนามบินพลเรือนและสนามบินทหาร รวมทั้งมีการใช้ห้วงอากาศร่วมกับการบินพลเรือนในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ ทั้งการบินทหารอากาศ ทหารบก ทหารเรือ และการบินตำรวจ โดยส่วนงานที่เกี่ยวข้องทางการบิน ได้แก่ กองทัพอากาศ กองทัพบก กองทัพเรือ และกองบินตำรวจ ซึ่งมีผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASB) เพื่อให้ข้อมูลและแบ่งปันประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานด้านการบินพลเรือน

5.1.2 กลไกในการดำเนินงานและการประสานงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (The National Civil Aviation Safety Board: NCASB) คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (The Aviation Safety Action Group: ASAG) เป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการการบินพลเรือนในการขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งเป็นหน่วยงานที่จัดให้มีการทำงานร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องในการจัดการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

การขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงการพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) การดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย และการพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ



รูปที่ 5-1: กิจกรรมการประกันด้านความปลอดภัย

5.1.2.1 คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (The National Civil Aviation Safety Board: NCASB)

คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติแต่งตั้งขึ้นโดยคณะกรรมการการบินพลเรือนทำหน้าที่ขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งทำหน้าที่ประสานงานและตัดสินใจในระดับยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินของประเทศ ตามนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่ถูกกำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน

คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และองค์กรการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นประธานกรรมการ และผู้จัดการสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นเลขานุการฯ คณะกรรมการ

นิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติกำหนดให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี หรือตามเห็นสมควรของประธานกรรมการฯ

อำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ มีดังนี้

1. พิจารณา ทบทวนและเสนอแนะให้มีการแก้ไขนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยให้สอดคล้องกับภารกิจและสถานการณ์การบินของประเทศ

2. พิจารณาผลการดำเนินงานการระบุชี้สภาวะอันตราย การประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์และการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบินที่ระบุในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และเห็นชอบกิจกรรมด้านความปลอดภัย รวมทั้งอนุมัติแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

3. พิจารณาสมรรถนะของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้แน่ใจว่าเป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงสมรรถนะดังกล่าว

4. พิจารณาและให้ความเห็นชอบระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable level of safety performance: ALoSP) และตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยการบินของประเทศ

เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ จะมีการดำเนินงาน ดังนี้

1. พิจารณาผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่ดำเนินการโดยสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเสนอโดยคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน รวมทั้งให้ข้อมูลตลอดจนคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน

2. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานกิจกรรมอันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

3. ระบุประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยที่ไม่สามารถระบุได้ผ่านระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

5.1.2.2 คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety Action Group: ASAG)

คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินเป็นคณะทำงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของ กพท.

คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินประกอบไปด้วยผู้จัดการฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน ผู้จัดการสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นประธานคณะทำงานฯ โดยกำหนดให้มีการประชุมอย่างน้อยเป็นรายไตรมาส

อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน มีดังนี้

1. เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการจัดการและบรรเทาความเสี่ยง
2. เสนอ Safety Enhancement Initiatives (SEIs) ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติต่อคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
3. เสนอข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยและกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติต่อคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเพื่อสนับสนุนการพัฒนาแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง

5.1.2.3 คณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG)

คณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะอนุทำงานฯ ประกอบไปด้วยผู้แทนจากฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน และสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ โดยคณะอนุทำงานฯ มีหน้าที่ในการตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลด้านความปลอดภัยในระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยและประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเบื้องต้น รวมทั้งกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการบินในการจัดการความเสี่ยง เพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน โดยกำหนดให้มีการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง โดยมีผู้จัดการสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบเป็นประธานฯ

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะจัดเตรียมการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยในเบื้องต้น เพื่อให้คณะอนุทำงานฯ ตรวจสอบผลการวิเคราะห์ดังกล่าวก่อนนำเสนอผู้เชี่ยวชาญตัดสินใจ ดำเนินการ พร้อมทั้งให้คำแนะนำต่อคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบินในการจัดการความเสี่ยงที่ระบุได้

อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย มีดังนี้

1. พิจารณาคุณภาพและความสมบูรณ์ของข้อมูลในรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และกำหนดสิ่งที่ต้องดำเนินการหรือกิจกรรมจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติการเกิดความปลอดภัย
2. พิจารณาตัดสินในกรณีที่จำเป็นต้องดำเนินการร่วมกับฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน เพื่อดำเนินการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย หรือวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย
3. ระบุสภาวะอันตรายและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจากกิจกรรรมการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยที่อาจต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลหรือสอบสวนเพิ่มเติมโดยสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเพื่อกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการจัดการความเสี่ยง
4. พิจารณารายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขหรือป้องกันในกรณีที่จำเป็น

5.1.2.4 กลุ่มอภิปรายด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety Focus Group: ASFG)

กลุ่มอภิปรายด้านความปลอดภัยการบิน เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และอุตสาหกรรมการบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งจะมีการจัดประชุมเพื่อให้อุตสาหกรรมมีส่วนร่วมในการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยจะมีการเสนอประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยและพิจารณาผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทบาทและความรับผิดชอบของอุตสาหกรรมการบินไทยต่อแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ คือ การสนับสนุน ให้ความร่วมมือ และทำงานร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการแบ่งปันข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างอุตสาหกรรมการบินกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผ่านการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย รวมทั้งการระบุและการรายงานประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขในระดับประเทศ ซึ่งการดำเนินการนี้จะช่วยให้สามารถเข้าใจความเสี่ยงด้านการบินของประเทศในภาพรวมได้ดีขึ้น

อุตสาหกรรมการบินยังเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และกลุ่มอภิปรายด้านความปลอดภัยการบินในการพัฒนาและอนุมัติแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้แน่ใจว่าอุตสาหกรรมการบินสามารถให้ข้อมูลและมีอิทธิพลต่อวิธีการจัดการด้านนิรภัยผ่านแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยจะช่วยลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินผ่านกิจกรรมการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่ระบุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งกิจกรรมบางส่วนดำเนินการโดยภาคอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินควรพิจารณาแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบิน

พลเรือนแห่งชาติ โดยให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมและการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัยในการบินพลเรือนขององค์กร

5.2 กรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State safety legislative framework)

5.2.1 นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศให้อำนาจที่จำเป็นแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการบังคับใช้กฎหมายและดำเนินการเมื่อพบว่ามีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย

การกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ในหลายกรณีเกิดจากความไม่รู้ หรือสำคัญผิดในข้อกฎหมาย ตลอดจนการเจตนาละเว้นการกระทำเพื่อความปลอดภัยในการบิน ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึง

— การให้ข้อบกพร่อง (Finding) ในกรณีที่พบว่ามีการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้ผู้กระทำผิดดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

— การจำกัด พักใช้ และเพิกถอน ใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบ

— การดำเนินคดี

รายละเอียดนโยบายการบังคับใช้กฎหมายและคู่มือในการบังคับใช้กฎหมายปรากฏอยู่ในเว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th

5.2.2 กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary aviation legislation)

ประเทศไทยมีกฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนทางด้านความปลอดภัย คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งให้อำนาจและภารกิจแก่หน่วยงานด้านการบินของประเทศ ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในการปฏิบัติหน้าที่

5.2.2.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (Air Navigation Act B.E. 2497)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการอนุวัติการตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามภาคผนวกของอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อให้การบินของประเทศไทยมีมาตรฐานที่ยอมรับกันในระดับสากล

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

พระราชบัญญัตินี้กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข ข้อจำกัดในเรื่องเกี่ยวกับกิจกรรมด้านการบินพลเรือน รวมถึงบทกำหนดโทษ ในส่วนของกฎหมายลำดับรองในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลและการควบคุมกิจการการบินพลเรือนจะปรากฏอยู่ในรูปของกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบและคำสั่ง

5.2.2.2 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 (Civil Aviation Authority of Thailand Emergency Decree B.E. 2558)

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมถึงด้านนิรภัยการบิน โดยการดำเนินการจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งติดตามสมรรถนะการดำเนินการของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

เพื่อให้แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีความรับผิดชอบต่อการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อควบคุมการปฏิบัติการด้านการบินพลเรือนให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยเชิงรุกและคงไว้ซึ่งมาตรฐานตามที่สากลกำหนด โดยการดำเนินการออกกฎหมาย ข้อกำหนด และคำสั่งเกี่ยวกับการจัดการด้านนิรภัย รวมทั้งกำหนดให้มีคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงานฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน อย่างมีประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

5.2.3 กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations)

กฎข้อบังคับเฉพาะด้านในเรื่องการบินพลเรือนของประเทศไทยจัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 รายการของกฎข้อบังคับเฉพาะด้านและรายละเอียดปรากฏอยู่ในเว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th

5.2.4 วิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (Acceptable Means of Compliance: AMCs)

เพื่อให้การปฏิบัติตามกฎหมายมีประสิทธิผลตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงจัดทำวิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (AMC) และคู่มือแนะนำสำหรับกฎข้อบังคับเฉพาะด้าน เพื่อสนับสนุนให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าใจกฎหมายได้มากขึ้น และมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวถือว่าถูกต้องและเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

วิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (AMC) ไม่ใช่กฎหมายหรือมาตรฐาน แต่เป็นข้อแนะนำการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมาย เมื่อองค์กรด้านการบินพลเรือนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามวิธีการดังกล่าวจะได้รับการพิจารณาว่าไม่ต้องดำเนินการสาธิตเพิ่มเติม

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการดำเนินงานขององค์กรด้านการบินพลเรือนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามวิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย สามารถจัดทำวิธีการทางเลือกในการปฏิบัติตามกฎหมาย (Alternative Means of Compliance: AMoC) ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพิจารณาอนุมัติเมื่อองค์กรด้านการบินพลเรือนต้องการที่จะใช้วิธีการทางเลือกในการปฏิบัติตามกฎหมาย (AMoC) แทนวิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (AMC) ก่อนที่จะนำวิธีการดังกล่าวไปดำเนินงาน องค์กรด้านการบินพลเรือนจะต้องชี้แจงและเสนอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพิจารณาอนุมัติเพื่อแสดงให้เห็นว่าวิธีการทางเลือกในการปฏิบัติตามกฎหมาย (AMoC) นั้นเป็นไปตามกฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง องค์กรด้านการบินพลเรือนจะต้องมีการประเมินความเสี่ยงและจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษร โดยผลการประเมินความเสี่ยงต้องมีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับวิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (AMC) ที่มีอยู่ พร้อมเสนอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพิจารณาองค์กรด้านการบินพลเรือนอาจดำเนินการตามวิธีการทางเลือกในการปฏิบัติตามกฎหมาย (AMoC) ได้ โดยต้องได้รับการอนุมัติและแจ้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.2.5 คู่มือแนะนำ (Guidance material)

นอกจากวิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (AMC) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำคู่มือแนะนำเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามกฎหมาย โดยคู่มือแนะนำเป็นเอกสารอธิบายกฎหมายเพิ่มเติมและไม่มีผลทางกฎหมาย ซึ่งจะประกอบไปด้วยตัวอย่างและรูปแบบ เพื่อช่วยให้ผู้ใช้งานสามารถตีความและประยุกต์ใช้กฎหมาย ข้อกำหนด และวิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมายได้

5.3 การจัดการเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP document management)

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้จัดทำและแก้ไขเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามคำแนะนำของคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินั้นต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน

เอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจะมีการทบทวนเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับกิจกรรมการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินและให้เป็นปัจจุบัน เมื่อเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีการแก้ไข สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินการแก้ไขและแจ้งข้อแก้ไขไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง

5.4 การจัดการแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand aviation safety action plan management)

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นส่วนของการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นผู้พิจารณาอนุมัติแผนปฏิบัติการดังกล่าว

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ติดตามการดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ระบุในแผนปฏิบัติการฯ โดยแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจะมีการทบทวนเป็นประจำทุก ๆ 3 ปี ทั้งนี้ หากในช่วงระยะเวลา 3 ปี มีกิจกรรมด้านความปลอดภัยเพิ่มเติม อาจจะรวมอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ โดยจัดทำเป็นภาคผนวกเพิ่มเติม เพื่อระบุประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยใหม่

การเผยแพร่เอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ดำเนินการผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย www.caat.or.th สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแจ้งผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบเมื่อมีการแก้ไขหรือทบทวนเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.5 การจัดการนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State safety policy governance)

นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติคือการแสดงเจตนารมณ์ และการประกาศทิศทางกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้ออกนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจะจัดทำในรูปแบบประกาศคณะกรรมการบินพลเรือน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะประธานกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้ลงนามในประกาศ

นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจะมีการเผยแพร่สื่อสารให้หน่วยงานการบินที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ และจะมีการทบทวนปีละ 1 ครั้ง เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมและเป็นปัจจุบัน

5.6 การจัดการวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (State safety objectives governance)

วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเป็นการกำหนดทิศทางภาพรวมการจัดการสมรรถนะความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ

วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยปรากฏในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และจะมีการทบทวนเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยจะเกี่ยวข้อง

กับการปรับปรุงหรือพัฒนาองค์กรและกระบวนการ รวมถึงความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ซึ่งได้จากการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

บทที่ 6 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety risk management)

การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศประกอบด้วย

— การออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต และหนังสือรับรอง (Licensing, certification, authorization and approval obligations)

— การกำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Safety management system obligations)

— การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and incident investigation)

— การระบุชี้สภาวะอันตรายและการประเมินความเสี่ยง (Hazard identification and safety risk assessment)

— การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of safety risks)

6.1 การออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต และหนังสือรับรอง (Licensing, certification, authorization and approval obligations)

การออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต และหนังสือรับรองของบุคคลและองค์กร เป็นรากฐานในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ เนื่องจากเป็นการทำให้เกิดความเชื่อมั่นได้ว่าองค์กรด้านการบินพลเรือนและองค์กรการบินอื่นในอุตสาหกรรมการบินมีการดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการสั่งพักใช้ เพิกถอน ระงับการดำเนินงาน หรือควบคุมการดำเนินงาน รวมทั้งมีการกำหนดโทษหากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานด้านการบินที่กำหนด รายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการดังกล่าวปรากฏอยู่ในคู่มือและขั้นตอนของสำนักงาน

6.2 การกำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Safety management system obligations)

6.2.1 กฎระเบียบ ข้อบังคับ (Regulatory requirements)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการออกกฎหมายว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัย วิธีการที่ยอมรับได้ว่าเป็นไปตามกฎหมาย (AMC) และคู่มือแนะนำแก่อุตสาหกรรมการบิน ฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการประเมินและให้ความเห็นชอบระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน ตามขั้นตอนที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

องค์กรด้านการบินพลเรือนที่ต้องดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน ได้แก่

1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operator)

2) ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ (Public aerodrome operator)

3) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air traffic service provider)

4) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation, and Surveillance service provider)

5) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical meteorological service provider)

6) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical information service provider)

7) สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีการปฏิบัติการบิน (Approved training organization with aircraft operation)

8) ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organization)

9) ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน หรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (Manufacture of aircraft, Engine or Propeller organization)

10) ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยาน หรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (Type design of aircraft, Engine or Propeller organization)

11) องค์กรที่มีการทำการบินทั่วไป (Organization with general aviation operation)

รายละเอียดของกฎหมายว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัยปรากฏอยู่ในกฎข้อบังคับเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง

6.2.2 การให้ความเห็นชอบและการตรวจติดตามระบบการจัดการด้านนิรภัยอย่างต่อเนื่อง (SMS acceptance and continued oversight)

การให้ความเห็นชอบระบบการจัดการด้านนิรภัยเป็นกระบวนการหนึ่งในการออกใบรับรอง ในขณะที่การตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการประกันด้านความปลอดภัยของประเทศ

6.3 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Accident and incident investigation)

การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เป็นกระบวนการสำคัญในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ ที่จะช่วยให้สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ รวมทั้งปัญหาข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นในระบบการบินของประเทศ อันจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการที่จำเป็นในการป้องกันและแก้ไข เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำแม้ว่าจะมีการดำเนินการสอบสวนโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่การสอบสวนเพื่อความปลอดภัย สามารถดำเนินการได้ใน 3 ประเภทของหน่วยงานที่แตกต่างกัน โดยสามารถดำเนินการควบคู่กันไปได้กับการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

6.3.1 บทบาทของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานเป็นหน่วยงานอิสระจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและอุตสาหกรรมการบิน เพื่อป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of interest) คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานมีหน้าที่รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ตามภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์เดียวของการสอบสวนคือ การป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก มิใช่การตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิด ไม่ว่าทางใด ๆ โดยคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานจะออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยหรือคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงนิรภัยที่ได้รับจากการสอบสวนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย องค์กรด้านการบินพลเรือน หน่วยงานหรือองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน เป็นต้น เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบิน รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะและคำแนะนำที่เกี่ยวกับการดำเนินการเชิงนิรภัยดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานสามารถดำเนินการสอบสวนอุบัติการณ์ใดที่มีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยานอย่างมีนัยสำคัญได้

ข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงจะได้รับการจัดเก็บไว้ในระบบฐานข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยการส่งรายงานผลการสอบสวนเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยกลางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง และรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยอื่น ๆ จากระบบรายงานภาคบังคับและภาคสมัครใจ

6.3.2 บทบาทของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง

ฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้รับการรายงานผ่านระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์ในการสอบสวนเพื่อการระบุสาเหตุและปัจจัยส่งเสริม และกำหนดมาตรการที่จำเป็นในการป้องกันแก้ไข เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำอีก ในกรณีที่มีการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการสอบสวนเหตุการณ์ดังกล่าวได้ตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสามารถเข้าถึงข้อมูลที่จำเป็นได้ ทั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายจะยอมรับอำนาจหน้าที่ของแต่ละฝ่าย

6.3.3 บทบาทของอุตสาหกรรมการบินในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง

การสอบสวนหรือการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมในระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS) ขององค์กร โดยดำเนินการตรวจสอบหรือวิเคราะห์ข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้รับรายงานผ่านระบบการรายงานด้านความปลอดภัยขององค์กร การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์รวมถึงการระบุสาเหตุและปัจจัยส่งเสริม (Contributing factors) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เหตุการณ์แบบดังกล่าวเกิดขึ้นซ้ำอีก ผลของการสอบสวนหรือวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยจะถูกรายงานไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยต้องคำนึงถึงหลักการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยด้วย เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศต่อไป

6.4 การระบุชี้สภาวะอันตรายและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Hazard identification and safety risk assessment)

การระบุชี้สภาวะอันตรายใช้ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยจากหลายแหล่งที่มา ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัย และการวิเคราะห์ข้อมูลโดยสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยข้อมูลที่มีการเก็บรวบรวมนั้นได้มาจากแหล่งที่มาต่าง ๆ ได้แก่ รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการบินในระดับภูมิภาคและระดับโลก การประเมินความเสี่ยงเป็นกระบวนการร่วมระหว่างสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ และฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการตรวจสอบและรายงานการตรวจสอบด้านความปลอดภัย

6.4.1 ระบบจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety data collection and processing system: SDCPS)

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยที่จัดเก็บในซอฟท์แวร์ ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) ซึ่งเป็นระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยและสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศ โดยข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ถูกเก็บรวบรวมและจัดเก็บในฐานข้อมูลดังกล่าวคือรายงานภาคบังคับ (Mandatory reports) และรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reports) รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยหลักที่ได้รับจากองค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบิน นอกจากนี้ ในส่วนของรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุจากประเทศอื่น จะส่งรายงานผลการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อนำมาเก็บรวบรวมไว้ในระบบฐานข้อมูลกลางด้านความปลอดภัย

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานสามารถเข้าถึงระบบฐานข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยกลาง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานที่ได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงาน

นอกจากเก็บรวบรวมข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังเก็บรวบรวมข้อมูลผลการกำกับดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยอีกด้วย

6.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล (Safety data analysis)

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการประเมินข้อมูลด้านความปลอดภัยเบื้องต้น เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลนั้นถูกต้องและครบถ้วนสมบูรณ์ หลังจากนั้นข้อมูลด้านความปลอดภัยจะถูกวิเคราะห์โดยคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG) โดยคณะอนุทำงานฯ จะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ ได้มีการเก็บรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ เพื่อระบุชี้สภาวะอันตราย สาเหตุ และประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไข

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลและการกำหนดมาตรการในการแก้ไขจะถูกสรุปและจัดส่งให้ฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน และคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ สภาวะอันตรายและข้อมูลด้านความปลอดภัยจะถูกจัดเก็บไว้ในซอฟท์แวร์ ECCAIRS

การวิเคราะห์ความเสี่ยงจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพที่ได้มีการเก็บรวบรวมมาทำการวิเคราะห์ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับแนวโน้มด้านความปลอดภัย ปัจจัยส่งเสริมที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง เหตุการณ์ที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ประเด็นปัญหาที่มีการตรวจพบจากการตรวจสอบความปลอดภัย รวมทั้งการหารือร่วมกับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการระบุชี้ประเด็นความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับแต่ละภาคส่วนการบิน

6.4.3 การประเมินความเสี่ยง (Risk assessment)

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการประเมินความเสี่ยงเบื้องต้นโดยใช้หลักการ Event Risk Classification Scheme โดยวิธีนี้จะพิจารณาความเป็นไปได้ของผลลัพธ์ของเหตุการณ์และประสิทธิผลของตัวป้องกันที่เหลืออยู่ในแต่ละเหตุการณ์เพื่อไม่ให้นำไปสู่อุบัติเหตุ โดยการรวมสองปัจจัยนี้จะมีการคำนวณคะแนนความเสี่ยงที่สอดคล้องกัน คะแนนความเสี่ยงจะถูกใช้เพื่อตัดสินใจว่าความเสี่ยงนั้นยอมรับได้หรือต้องมีการดำเนินการจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม คณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัยจะตรวจสอบผลการประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น และหากเห็นว่าเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนั้นจำเป็นต้องมีการดำเนินการสอบสวนเพิ่มเติม จะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป เมื่อดำเนินการสอบสวนแล้วเสร็จต้องมีการประเมินความเสี่ยงอีกครั้งหนึ่ง

6.4.4 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of safety risks)

เมื่อประเมินความเสี่ยงแล้วพบว่า ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับไม่ได้ จะมีการกำหนดมาตรการในการลดความเสี่ยงและดำเนินการตามมาตรการนั้น เพื่อลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ในระดับประเทศ รายละเอียดของมาตรการในการลดความเสี่ยงจะระบุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ในการดำเนินการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบางประเด็น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะกำหนดกฎหมายใหม่ หรือทบทวน แก้ไขกฎหมายเดิมที่มีอยู่เพื่อลดความเสี่ยง ซึ่งเป็นแนวทางการแก้ปัญหาในระยะยาว แต่เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบต้องผ่านกระบวนการทางกฎหมายซึ่งต้องใช้ระยะเวลานาน ในบางสถานการณ์ ความเสี่ยงสามารถจัดการได้ผ่านกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพมากกว่าการบังคับใช้ ซึ่งสามารถนำไปใช้ได้ในขณะที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลงกฎข้อบังคับ

การลดความเสี่ยงหลายอย่างจำเป็นต้องดำเนินการโดยองค์กรด้านการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ให้คำแนะนำในการดำเนินการอย่างมีประสิทธิผล

ในบางสถานการณ์ที่ต้องดำเนินการอย่างทันท่วงทีเพื่อแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในการฟื้นฟูระดับความปลอดภัย จะดำเนินการโดยการออกนโยบายหรือกฎระเบียบเพิ่มเติม หรือการออกข้อแนะนำด้านปฏิบัติการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการตรวจสอบประสิทธิผลของการดำเนินการลดความเสี่ยงและการดำเนินการกิจกรรมความปลอดภัยที่ระบุในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านการบินพลเรือนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมการกำกับดูแลและการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย

บทที่ 7 การประกันด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety assurance)

การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันด้านความปลอดภัยการบินของประเทศเป็นการดำเนินงานการติดตามสมรรถนะความปลอดภัยในภาพรวมของระบบการบินของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย

— การตรวจติดตาม (Surveillance obligations)
— การจัดการสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ (State safety performance)

การประกันด้านความปลอดภัยของประเทศมีเป้าหมายเพื่อให้มั่นใจได้ว่า การดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP) และวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ตั้งไว้ ผ่านความร่วมมือระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

7.1 การตรวจติดตาม (Surveillance obligations)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามกฎหมายที่ และประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน

ฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินจะต้องมีขั้นตอนและแผนงานสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบิน ดังนี้

— แผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย
— วิธีปฏิบัติและรายการตรวจสอบด้านความปลอดภัย
— วิธีปฏิบัติและเครื่องมือการประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัย
— วิธีปฏิบัติในการจัดการการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
— วิธีปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย

การประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัยและสมรรถนะความปลอดภัยจะใช้เครื่องมือการประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS assessment tool) โดยเครื่องมือนี้จะช่วยให้สามารถประเมินองค์ประกอบของระบบการจัดการด้านนิรภัยได้ เพื่อให้มั่นใจว่าองค์กรด้านการบินพลเรือนสามารถดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของตนได้อย่างมีประสิทธิผล โดยการประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัยและสมรรถนะความปลอดภัยจะครอบคลุมถึงการประเมินตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน เพื่อตรวจสอบว่าตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือนมีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะจัดให้มีกระบวนการจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยเพื่อมุ่งเน้นการตรวจสอบไปยังองค์กรด้านการบินพลเรือนที่พบว่ามีประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยหรือมีความจำเป็นต้องให้ความสำคัญ โดยกระบวนการข้างต้นถือเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ในการตรวจติดตามตามความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk-Based Surveillance: SRBS)

7.2 การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State safety performance)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการติดตามระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP) และตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) ประกอบกับเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (SPTs) ที่กำหนดในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ตัวชี้วัดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้และตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยที่กำหนดสามารถใช้ในการตรวจติดตามระดับสมรรถนะความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศโดยรวม ซึ่งถือเป็นข้อมูลที่สำคัญและเป็นประโยชน์กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และคณะกรรมการการบินพลเรือนในการกำหนดการดำเนินการ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องด้านสมรรถนะความปลอดภัย

ตัวชี้วัดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้และตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยจะต้องได้รับการพิจารณาทบทวน มีความเหมาะสมอยู่เสมอ และเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการแก้ไขตัวชี้วัดดังกล่าว รายละเอียดในการดำเนินการแก้ไขจะถูกบันทึกลงบนภาคผนวกของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

7.3 การจัดการความเปลี่ยนแปลง (Management of change)

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระดับประเทศที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในระบบการบินของประเทศอาจจะนำไปสู่การเกิดสภาวะอันตรายใหม่หรือกระทบกับมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่มีอยู่เดิม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยจะต้องมั่นใจว่าการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญจะไม่กระทบหรือสร้างความเสี่ยงใหม่ต่อความปลอดภัยด้านการบิน การเปลี่ยนแปลงนี้รวมถึงการเปลี่ยนแปลงในระดับการปฏิบัติการและระดับองค์กร ได้แก่

— การเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร

— การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญต่อสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการ เช่น การเกิดเทคโนโลยี อุปกรณ์หรือกิจกรรมใหม่

— การเปลี่ยนแปลงในเชิงโครงสร้างในการกำกับดูแล เช่น การเปลี่ยนวิธีในการตรวจสอบและการเปลี่ยนโครงสร้างกฎหมาย

— การเปลี่ยนแปลงกะทันหันในอุตสาหกรรมและกระทบต่อความสามารถในการกำกับดูแลของประเทศ

บทที่ 8 การส่งเสริมด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety promotion)

การส่งเสริมด้านความปลอดภัยของประเทศเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการแบ่งปันข้อมูลด้านความปลอดภัย และการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัย ทั้งภายในและภายนอกถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture) ในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ซึ่งส่งเสริมให้กระบวนการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศมีประสิทธิผล

8.1 วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture)

วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมคือบรรยากาศของความเชื่อใจซึ่งบุคคลในองค์กรได้รับการส่งเสริมในการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ขณะที่มีความชัดเจนในการแบ่งพฤติกรรมที่ยอมรับได้และพฤติกรรมที่ยอมรับไม่ได้

วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมช่วยส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือนและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้มีข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่จำเป็น เพียงพอ และมีคุณภาพ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยนำหลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้งภาคบังคับและสมัครใจ รวมทั้งกิจกรรมการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมจะให้การคุ้มครองและพิทักษ์ผู้รายงานประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยนั้นมีสาเหตุจากการจงใจ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้

8.2 การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety communication)

8.2.1 การทำงานร่วมกันและการสื่อสารด้านความปลอดภัยภายในระบบการบินของประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กรโดยใช้หลากหลายวิธี เว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นช่องทางหลักในการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานภายนอกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยข้อมูลที่มีการเผยแพร่จะรวมถึง

— กฎหมาย กฎ ระเบียบ วิธีปฏิบัติที่ยอมรับได้ และคู่มือแนะนำ
— รายงานด้านความปลอดภัยประจำปี
— เอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

— จดหมายข่าวด้านความปลอดภัย (Safety bulletins) และประกาศสารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety information notices)

นอกจากนี้ สารสนเทศด้านความปลอดภัยจะถูกเผยแพร่ผ่านการประชุมคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ การประชุมและการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับอุตสาหกรรมการบินและพนักงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเผยแพร่สารสนเทศด้านความปลอดภัยผ่านการปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินกับอุตสาหกรรมการบิน

การสื่อสารด้านความปลอดภัยจะเป็นการสื่อสารสองทาง เพื่อสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและการทำงานร่วมกันที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีประสิทธิภาพ โดยต้องอาศัยการสื่อสารกับอุตสาหกรรมการบินและการแบ่งปันประเด็นปัญหาและเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยกับองค์กรอื่น ๆ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แบ่งปันข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยจะนำไปสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และการพัฒนาสมรรถนะความปลอดภัย

8.2.2 การทำงานร่วมกันและการสื่อสารด้านความปลอดภัยกับต่างประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแบ่งปันข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของประเทศอื่น ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินขององค์กรด้านการบินต่างประเทศที่ปฏิบัติการบินในประเทศไทย นอกจากนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังทำงานร่วมกันกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของประเทศอื่น ในกรณีที่ได้รับรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านการบินพลเรือนของไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้เข้าร่วมประชุมความปลอดภัยระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และประชุมร่วมกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

8.3 บุคลากรทางเทคนิคและการพัฒนาบุคลากรทางเทคนิค (Qualified technical personnel and training)

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

บุคลากรทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ได้แก่

1. ผู้จัดการฝ่ายต่าง ๆ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เป็นคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน

2. ผู้ตรวจสอบด้านการบินตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

3. บุคลากรด้านนิรภัยการบินและผู้แทนด้านความปลอดภัยจากฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

4. คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) และบุคลากรของสำนักงาน กสอ. ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดการและการประสานงานด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน รวมทั้งการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

5. คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติและบุคลากรของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดการและการประสานงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการปฏิบัติงานในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

8.3.1 การกำหนดคุณสมบัติ การฝึกอบรม และประสบการณ์หรับบุคลากรทางเทคนิค (Qualification, training and experience requirements for technical personnel)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดการพัฒนาที่จำเป็นสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบินและบุคลากรทางเทคนิคด้านนิรภัยการบินของสำนักงานไว้ในแผนการฝึกอบรม (Training programme) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ได้กำหนดคุณสมบัติของบุคลากรทางเทคนิคไว้ตามคู่มือการปฏิบัติงานสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้กำหนดคุณสมบัติของบุคลากรทางเทคนิคไว้ตามคู่มือการปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัยมีคุณสมบัติและได้รับการพัฒนาที่เหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ต้องมีการพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

1. พัฒนาแผนการฝึกอบรมภายในองค์กร (Internal training programme) โดยให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมบุคคลกรทางเทคนิคก่อน ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมพื้นฐาน (Initial training) การฝึกภาคปฏิบัติ (On-the-job training) และการฝึกอบรมทบทวน (Recurrent training)

2. ดำเนินการวิเคราะห์ความจำเป็นในการฝึกอบรม (Training need analysis) เพื่อกำหนดการพัฒนาแผนการฝึกอบรม

3. กำหนดและดำเนินการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับแผนการฝึกอบรมพื้นฐานและการฝึกอบรมทบทวน

4. กำหนดและดำเนินการฝึกอบรมพื้นฐานและการฝึกอบรมทบทวนที่เหมาะสมแก่บุคลากรของหน่วยงานตามอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ

แผนการฝึกอบรม (Training programme) ควรประกอบไปด้วย

— การฝึกอบรมสำหรับผู้บริหารของทุกองค์กรในระบบการบินของประเทศ เช่น รัฐบาล หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบิน และอุตสาหกรรมการบิน เกี่ยวกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ระบบการจัดการด้านนิรภัย นโยบายความปลอดภัย วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย และระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP)

— การฝึกอบรมสำหรับบุคลากรในการสร้างการตระหนักรู้ในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบต่องานของตน โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศการฝึกอบรมสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบิน โดยมีหัวข้อการฝึกอบรม ดังนี้

- หลักการของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- การดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัย
- การประเมินสมรรถนะความปลอดภัยและการปฏิบัติตามข้อกำหนด รวมถึงวิธีการประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของตน และการประเมินตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) เพื่อเห็นชอบ
- กฎระเบียบและวิธีปฏิบัติในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินขององค์กรด้านการบินพลเรือนในการจัดการความปลอดภัยภายในองค์กรของตน

— การฝึกอบรมทักษะที่ไม่ใช่ทางเทคนิค เช่น ทักษะการสื่อสารการ เจรจาต่อรอง การแก้ไขความขัดแย้ง เป็นต้น เพื่อช่วยให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินและองค์กรด้านการบินพลเรือนสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการปรับปรุงสมรรถนะความปลอดภัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

— การฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อการกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (SPIs) และเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (SPTs)

— การฝึกอบรมเฉพาะทางเกี่ยวกับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งที่มาที่เกี่ยวข้อง

— การฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบิน บุคลากรด้านกฎหมายของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เกี่ยวกับนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย และวิธีปฏิบัติ

แผนการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety training programme) บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ จะต้องมีการประสานร่วมกันระหว่างองค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้องและกรอบการฝึกอบรมเรื่องแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และระบบการจัดการด้านนิรภัยควรสะท้อนอำนาจและหน้าที่ของแต่ละบุคคลตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

การดำเนินการตามแผนฝึกอบรมที่เหมาะสมควรได้รับติดตามอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิผล