

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0201/125



สวท 5/197-1
4 ก.ย. 53
16.30 H.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๒554
วันที่ 7 ก.ย. 2553
1611

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

7 กันยายน 2553

เรื่อง มาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพและเพิ่มสมรรถนะอากาศยานของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล) 15241 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2553

สิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อเสนอแนะการปรับปรุงโครงสร้างและการเพิ่มประสิทธิภาพการบิน

ตามหนังสือที่อ้างถึงแจ้งว่า กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอ เรื่อง มาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพและเพิ่มสมรรถนะอากาศยานของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในวันที่ 7 กันยายน 2553 ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วขอเรียนดังนี้

1. กระทรวงคมนาคมเห็นด้วยกับมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพและเพิ่มสมรรถนะอากาศยานของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยการจัดหาอุปกรณ์ระบบนำร่อง เรดาร์ เครื่องบอกพิกัดอากาศยานเพื่อใช้ในการติดตาม สำหรับมาตรการระยะยาว เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาจัดหาเฮลิคอปเตอร์ใหม่ที่มีสมรรถนะ CATEGORY A สองเครื่องยนต์พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์การบินสำหรับการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านความปลอดภัย การจัดองค์กรด้านการบินและการกำกับดูแลในด้านการบินพลเรือน ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะการปรับปรุงโครงสร้างและการเพิ่มประสิทธิภาพการบิน ประกอบด้วย 3 ส่วนใหญ่ของการบินพลเรือน ดังนี้

1.1 อากาศยาน โดยทั่วไปอากาศยานแต่ละเครื่องจะมีเอกสารคู่มือจากบริษัทผู้ผลิตประจำอากาศยาน เรียกว่า RFM (Rotorcraft Flight Manual) โดยจะระบุสมรรถนะของอากาศยาน และอุปกรณ์ที่ติดตั้งกับอากาศยานนั้น ๆ ว่าสามารถทำการบินในสภาพอากาศแบบใดได้บ้าง อันได้แก่การบิน

/ด้วยทัศนวิสัย...

ด้วยทัศนวิสัย (VFR-Visual Flight Rule) หรือการบินในสภาพอากาศปิด (IFR-Instrument Flight Rule) ทั้งนี้ อากาศยานจะสามารถทำการบินได้ตามที่ บริษัท ฯ ผู้ผลิตกำหนดไว้ก็เมื่อมีการดูแลบำรุงรักษาตามคู่มือการซ่อม บำรุงรวมทั้งการเปลี่ยนวัสดุอุปกรณ์ตามอายุการใช้งาน การปฏิบัติตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Directive, AD) จากรัฐผู้ออกแบบเฮลิคอปเตอร์ รวมทั้งการจัดหาอะไหล่เพื่อความพร้อมใช้งาน

1.2 บุคลากร

(1) นักบิน โดยทั่วไปนักบินที่จะทำการบินด้วยกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT FLIGHT RULE, IFR) นั้นต้องมีการอบรมการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินจากสถาบัน การบินต่าง ๆ และการฝึกบิน ในด้านอื่น ๆ นักบินจะต้องได้รับการควบคุม และกำกับดูแลที่ดีจากหน่วยงาน ต้นสังกัด เช่น การรักษาความชำนาญด้านการบิน การตรวจสอบมาตรฐาน การกำหนดข้อจำกัดเวลาทำการ บิน และเวลาปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับด้านวินัยของผู้ประจำหน้าที่ และต้องมีการทบทวนตามวาระ เช่น Initial training, Recurrent training, Human Factor เป็นต้น

(2) ช่างอากาศยาน บุคลากรด้านฝ่ายช่างต้องได้รับการฝึกอบรมเฉพาะแบบ เฮลิคอปเตอร์นั้น ๆ

1.3 การจัดองค์กรและการกำกับดูแล จะต้องมีการจัดองค์กรและมีการกำกับดูแลตาม ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 85 และฉบับที่ 86 โดยแบ่งการพิจารณาเป็นสามส่วนหลัก ๆ คือ

(1) ส่วนแรก จะพิจารณาเรื่องการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัย เช่น การฝึก นักบิน การทบทวนการบินในกรณีฉุกเฉิน การฝึกอบรมช่างและเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสำรอง อะไหล่ที่จำเป็นสำหรับอากาศยาน

(2) ส่วนที่สอง จะพิจารณาเรื่องการบริหารการบินโดยจะต้องจัดทำคู่มือปฏิบัติการบิน (Operation Manuals) ต่าง ๆ เช่น คู่มือการปฏิบัติการบิน รายการอุปกรณ์ขั้นต่ำที่ใช้งานได้ คู่มือเส้นทางบิน คู่มือการฝึกอบรม คู่มือวัตถุอันตราย คู่มือรักษาความปลอดภัย คู่มือปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน พร้อมทั้งมีระบบ การปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยอยู่เสมอ โครงสร้างขององค์กรและบุคลากรของฝ่ายบินที่มีความพร้อมในการ ปฏิบัติการบิน รวมทั้งการอนุญาตให้นักบินทำการบินโดยไม่เกินขีดจำกัดซึ่งจะเป็นการกำหนดและจำกัดความ ล้ำให้แก่ นักบิน

(3) ส่วนที่สาม จะพิจารณาเรื่องการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยจะต้องจัดทำคู่มือการ ซ่อมบำรุงทั่วไป (GMM-General Maintenance Manual) รวมทั้งแผนการซ่อมบำรุงอากาศยาน นอกจากนั้น ยังพิจารณาถึงโครงสร้างขององค์กรและบุคลากรของฝ่ายช่างว่ามีความพร้อมในการดำเนินการด้านการซ่อม บำรุงสำหรับอากาศยานขององค์กรหรือไม่

/ความพร้อม...

ความพร้อมทั้งสามส่วนดังกล่าวข้างต้น เป็นเพียงส่วนหนึ่งในกระบวนการของการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยเท่านั้น สิ่งที่จะต้องดำเนินการอีกส่วนหนึ่ง คือ การตรวจสอบตามระยะเวลาอย่างต่อเนื่อง (Internal Audit) ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศนั้น จะเน้นการดูแลที่ระบบการทำงานและความรับผิดชอบขององค์กรมากกว่าการเน้นที่ตัวบุคคล เนื่องจากต้องการให้องค์กรนั้น ๆ สร้างระบบในการตรวจสอบตนเองขึ้นมา (รายละเอียดข้อเสนอแนะการปรับปรุงโครงสร้างและการเพิ่มประสิทธิภาพการบิน ตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2. การพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการบิน และซ่อมบำรุงอากาศยาน

ในส่วนกลาง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยินดีให้การสนับสนุนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในการใช้พื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมืองบริเวณฝั่งตะวันออกเป็นที่ขึ้นลงของอากาศยาน และพื้นที่สำหรับสร้างโรงเก็บอากาศยานได้

ในส่วนภูมิภาค ขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมติดต่อประสานงานกับกรมการบินพลเรือนเพื่อพิจารณาให้การสนับสนุนตามความเหมาะสม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชำรัมย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกลาง

โทรศัพท์ 0 2283 3077

โทรสาร 0 2281 3110