

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๒๕๔



สลก.
ส่ง : กนธ.
รับที่ : ส11196/64
12 ต.ค. 2564 เวลา 15.20 น.

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ข้อคิดเห็นรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๒๖๙ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกของนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ กพท ๐๓/๕๘๘๒
ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔

๓. สำเนาหนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๑๑๓๘๘/๒๕๖๔
ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๔

๔. สำเนาหนังสือบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ บวท ๙๖๒/๒๕๖๔
ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔

๕. สำเนาหนังสือกรมท่าอากาศยาน ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๕๑๒/๒๕๘๔ ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งว่า สำนักงานวุฒิสภาได้เสนอรายงาน การพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการบิน รวมถึง การจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ การไปพิจารณาร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณา ศึกษา แนวทางและความเหมาะสมของรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะ และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการ เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม ส่งให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้สรุปประมวลความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แล้ว โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ซึ่งกำกับ การบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

ประเด็น ...

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ประเด็นการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน	
๑.๑ ปัจจัยที่ ๑ การประเมินและปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ของประเทศ	<p>สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้มีการปรับปรุงและทบทวนข้อกำหนดต่าง ๆ ด้านเทคนิคอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจข้อกำหนดต่าง ๆ เป็นไปตามที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีการดำเนินการปรับปรุงและทบทวนข้อแตกต่างระหว่างข้อกำหนดต่าง ๆ ด้านเทคนิคของประเทศไทยกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในระบบออนไลน์ของ ICAO อีกทั้งอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างกฎหมายด้านเทคนิคทั้งหมด ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยประยุกต์ใช้รูปแบบ Model โครงสร้างกฎหมายของสหภาพยุโรป</p> <p>ปัญหาและอุปสรรคในเรื่องกฎหมายด้านเทคนิคที่กำหนดโดย ICAO พบว่า กฎหมายทางเทคนิคมีการปรับปรุงบ่อยครั้งและต้องมีการออกกฎหมายให้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดของ ICAO ดังนั้น อาจจะต้องพิจารณาในส่วนนี้ให้สอดคล้องกับลำดับชั้นในการออกกฎหมายของประเทศไทย เพื่อให้กฎหมายมีการปรับปรุงได้อย่างรวดเร็วทันเวลา รวมทั้งรายละเอียดทางด้านเทคนิคการบินมีความซับซ้อนยากต่อการเข้าใจ จึงจำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในต่างประเทศในการให้ความรู้หรือจัดทำกลไกที่อาจต้องใช้เวลาในการดำเนินการ</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ปัจจุบันการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นไปตามหมวด ๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ปัจจุบัน สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีกฎหมายลำดับรองที่ใช้ในการกำกับดูแลแบ่งออกเป็นการกำกับดูแลผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม ไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน โดยในการทบทวนกฎหมายลำดับรอง สำนักงานการบินพลเรือนฯ ได้จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบในด้านการกำกับดูแล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๔</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีข้อคิดเห็นว่า ในฐานะผู้ดำเนินการสนามบิน มีการออกระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ การจัดทำคู่มือสนามบิน การจัดทำคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน รวมทั้งการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย แผนฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดของรัฐ เพื่อนำมาบังคับใช้ในกระบวนการดำเนินงานสนามบินในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ</p>

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>กรมท่าอากาศยานไม่มีความเห็นเพิ่มเติม แต่ได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพื่อพัฒนาให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนฯ ทั้งในด้านกายภาพและด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความปลอดภัย รวมถึงได้รับความสะดวกในการใช้บริการตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนฯ กำหนด</p>
<p>๑.๒ ปัจจัยที่ ๒ การพัฒนาขีดความสามารถและสร้างความเข้มแข็งการตรวจประเมินและทบทวนด้านความปลอดภัยและด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีข้อคิดเห็นว่าได้จัดให้มีระบบประกันคุณภาพโดยได้มีการจัดตั้งหน่วยงานภายใน คือ ฝ่ายประกันคุณภาพทำหน้าที่ประกันคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนฯ ซึ่งได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ และมีการปรับปรุงระบบการตรวจประเมินอย่างต่อเนื่องทั้งในส่วนของ การปฏิบัติตามมาตรฐานของ ICAO ต่าง ๆ รวมถึงการดำเนินงานอย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการตามข้อกำหนดของ ISO 9001:2015</p> <p>สำหรับระบบประกันคุณภาพในสายการบิน และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ ได้มีการกำหนดไว้ในข้อกำหนดปัจจุบันสำหรับการให้การรับรองสายการบิน และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศโดยสอดคล้องกับข้อกำหนดของ ICAO ซึ่งผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองจะต้องจัดให้มีระบบประกันคุณภาพและดำเนินการให้ได้ตามมาตรฐานดังกล่าว</p> <p>ทั้งนี้ มีการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการออกใบรับรองหรือใบอนุญาตโดยการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ ซึ่ง สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีความเห็นสอดคล้องกับรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา ในเรื่องการพัฒนา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรวมถึงระบบซอฟต์แวร์ปัจจุบัน เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพและปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กรไปสู่ดิจิทัลสำหรับปัจจุบันและอนาคต</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ได้มีการประเมินภารกิจและบทบาทหน้าที่ขององค์กร รวมทั้งการมอบหมายหน้าที่ตามภารกิจและแนวคิดขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างชัดเจน พัฒนาแนวทาง คู่มือ ขั้นตอนปฏิบัติหรือรายการตรวจสอบต่าง ๆ พัฒนาระบบซอฟต์แวร์ สำหรับการออกใบรับรองหรือใบอนุญาตที่อยู่ในกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน พัฒนาระบบการตรวจตราหรือตรวจสอบ โดยในปัจจุบันมีการใช้ระบบ Remote Compliance Monitoring ติดตามแทนสำหรับบางผู้ดำเนินการโดยอาจพัฒนาเพื่อใช้เต็มรูปแบบต่อไป พัฒนากลไกการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้</p>

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>เทคโนโลยี AVSEC QC Database System มาช่วยในการติดตามข้อบกพร่องและดำเนินการในกรณีไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้มีการดำเนินการโดยนำกฎระเบียบ และแนวทางในการตรวจสอบจากรัฐมาวางแผนและปรับปรุงระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ทั้งในระดับองค์กรและระดับสนามบิน การเชิญหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบรวมทั้งการใช้เทคโนโลยีในการรายงานด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นข้อมูลส่งให้รัฐตามที่กำหนด และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจค้นร่างกายและสัมภาระก่อนอนุญาตให้ผ่านขึ้นอากาศยาน</p> <p>กรมท่าอากาศยานไม่มีความเห็นเพิ่มเติม แต่ได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพื่อพัฒนาให้เป็นที่ไปตามระเบียบและข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนฯ ทั้งในด้านกายภาพและด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความปลอดภัย รวมถึงได้รับความสะดวกในการใช้บริการตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนฯ กำหนด</p>
<p>๑.๓ ปัจจัยที่ ๓ การพัฒนาและการสร้างความเข้มแข็งในคุณภาพความรู้ความสามารถของพนักงานกำกับตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการสนามบิน บริการการจัดการจราจรทางอากาศ การปฏิบัติการบินและการดำเนินการของสายการบิน</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรผ่านการฝึกปฏิบัติจริง (On the Job Training-OJT) โดยผู้ตรวจสอบด้านการบินที่มีประสบการณ์เป็นผู้ฝึกและควบคุมการปฏิบัติ พร้อมทั้งมีการจัดส่งพนักงานเข้าร่วมการอบรมและขอรับคำแนะนำจาก ICAO COSCAP-SEA และ ICAO Regional Office อยู่เสมอ ทั้งนี้ พบว่า ยังมีความขาดแคลนหน่วยงานหรือผู้ฝึกสอนที่มีความรู้ความสามารถที่มีความเข้าใจในด้านการบินในประเทศ และยังขาดแคลนหน่วยงานฝึกอบรมในด้านการบินที่เป็นศูนย์รวมความรู้ในประเทศ</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนได้จัดให้มีระบบมาตรฐานในการคัดสรรพนักงานกำกับและผู้ตรวจสอบรวมทั้งผู้ปฏิบัติการบินในด้านขนส่งทางอากาศทั้งหมด ในด้านการสร้างคุณภาพและพัฒนาระบบฝึกอบรมบุคลากร และได้ดำเนินการทบทวนแผนฝึกอบรมประจำปีอย่างสม่ำเสมอ และได้จัดให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรมตามแผนที่กำหนดไว้</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้มีการจัดหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบิน การจัดสัมมนาด้านความปลอดภัย โดยเชิญบุคลากรที่มีความรู้เป็นวิทยากร การจัดทำและฝึกอบรมในหลักสูตรของผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนฯ และมีการพัฒนาบุคลากร</p>

ให้เป็น ...

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหาร	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>ให้เป็นครูผู้สอนที่สำนักงานการบินพลเรือนฯ รับรอง รวมทั้งการสนับสนุนเอื้อเฟื้อสถานที่และบุคลากรในการศึกษาดูงาน สนามบิน และการอบรมในภาคปฏิบัติของสำนักงานการบินพลเรือนฯ และการส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานที่ปฏิบัติงานภายในสนามบินด้วย</p> <p>กรมท่าอากาศยานไม่มีความเห็นเพิ่มเติม แต่ได้จัดทำแผนการฝึกอบรมบุคลากรให้สอดคล้องกับแผนชาติด้านความปลอดภัยและด้านรักษาความปลอดภัยและได้ดำเนินการฝึกอบรมตามกรอบระยะเวลาที่วางแผนไว้</p>
<p>๒. ประเด็นการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล</p>	
<p>๒.๑ การจัดการห้วงอากาศที่ขจัดความเสี่ยงบริเวณที่อากาศยานมีโอกาสเข้าใกล้กัน โดยพัฒนาการออกแบบห้วงอากาศในเส้นทางที่มีการตัดกัน และบริเวณที่มีการจราจรทางอากาศหนาแน่น</p>	<p><u>บริษัท วิทยุการบินฯ</u> มีข้อคิดเห็น ดังนี้</p> <p>๑. บริษัท วิทยุการบินฯ อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Re-sectorization) และออกแบบโครงสร้างเส้นทางบินที่เพิ่มความปลอดภัย โดยใช้เทคโนโลยี PBN Specification ตามแผน PBN (Performance-Based Navigation) ของประเทศ ในบริเวณที่มีการจราจรทางอากาศหนาแน่น โดยจัดสร้างเส้นทางบินคู่ขนานและจัดการจราจรแบบทางเดียวในบริเวณด้านเหนือของประเทศ ทั้งนี้ ได้บรรจุโครงการที่เกี่ยวข้องตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงานด้วย</p> <p>๒. บริษัท วิทยุการบินฯ อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาห้วงอากาศโดยปรับปรุงห้วงอากาศภายใต้การจัดการ ๓ สนามบินหลัก อยู่ตะกวดดอนเมือง และสุวรรณภูมิ ซึ่งครอบคลุมการจัดการรูปแบบการบินขึ้นและลง พร้อมทั้งการบินเข้าออก (Instrument Flight Procedure) ทั้งนี้ ได้บรรจุโครงการที่เกี่ยวข้องตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงานด้วย</p>
<p>๒.๒ สร้างหลักประกันในการจัดการจราจรทางอากาศ การจัดการห้วงอากาศ และการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศให้เครื่องบินสามารถคาดการณ์ทิศทาง การรองรับอากาศยานที่เพิ่มขึ้น การจัดลำดับอากาศยานบินลง/ขึ้นได้อย่างรวดเร็วเปลี่ยนตามสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศ เหตุวิฤตติต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ</p>	<p><u>บริษัท วิทยุการบินฯ</u> มีข้อคิดเห็นว่า บริษัท วิทยุการบินฯ ได้มีการให้บริการ จัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (ATFM) และ การจัดการห้วงอากาศ (ASM) เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) มาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว โดยเริ่มให้บริการ BOBCAT ATFM Service มาตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ และบริการ General ATFM Service อย่างเต็มรูปแบบมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ส่วนศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงานด้วย</p>

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒.-๕.

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนา ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศ ตามมาตรฐานสากล จะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลและแนวทางเพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม สำหรับการพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจร ทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาด้านการบิน ของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๓๒ (จัดรูป/ภัทรภร)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tnvb๔@hotmail.com