



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ในช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ นี้ ข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยที่มีความสำคัญและวิกฤตมากที่สุด ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยด่วนที่สุด นั่นก็คือ เรื่องผลการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program – USOAP)

การตรวจสอบเบื้องต้นขององค์การการบินพลเรือน (International Civil Aviation Organization : ICAO) พบว่า ประเทศไทยขาดประสิทธิภาพในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งด้านกฎหมายที่ใช้เป็นฐานอำนาจการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินไม่ครอบคลุม ด้านระบบการการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่มีหน่วยงานที่กำกับดูแลความปลอดภัยและติดตามตรวจสอบผู้ให้บริการอย่างต่อเนื่อง คุณสมบัติและการฝึกอบรมของบุคลากรที่ทำหน้าที่ทางเทคนิค อุปกรณ์และเครื่องมือสนับสนุนมีไม่ครบถ้วน ด้านการแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

ปัญหาหลักที่ ICAO ตรวจพบ ได้แก่

๑. ด้านกฎหมายหลัก คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศของไทย ซึ่งเป็นฉบับ พ.ศ. ๒๕๔๗ นั้น มีหลายประเด็นที่ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย ไม่ครอบคลุมทุกด้าน และไม่สอดคล้องมาตรฐานสากล
๒. ด้านกฎระเบียบของรายละเอียดเฉพาะ พบว่า ข้อบังคับกฎระเบียบกระบวนการต่างๆ ที่ยังไม่ครบถ้วน
๓. ด้านระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยและการกำกับดูแลความปลอดภัย พบว่า กรมการการบินพลเรือน (บพ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของไทยที่มีหน้าที่การกำกับดูแลความปลอดภัยนั้น ปัจจุบันทำหน้าที่ในทั้ง ๓ ด้าน คือ การกำหนดนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน
๔. ด้านคุณสมบัติและการฝึกอบรมของบุคลากรที่ทำหน้าที่ทางเทคนิค ซึ่งการฝึกอบรมบุคลากรที่ทำหน้าที่ทางเทคนิคยังไม่เพียงพอ
๕. ด้านแนวทางปฏิบัติทางเทคนิค เครื่องมือ และข้อกำหนดของข้อมูลความปลอดภัยที่จำเป็น ข้อมูลเอกสารที่ไม่ทันสมัย และไม่มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูล
๖. ด้านการอนุญาต รับรอง และการให้อำนาจหน้าที่ จำนวนบุคลากรที่รับผิดชอบมีจำนวนไม่สอดคล้องกัน
๗. ด้านการทำหน้าที่การติดตามดูแลกำกับ ไม่มีกระบวนการในการปฏิบัติงานและติดตามตรวจสอบที่เป็นมาตรฐานเพียงพอ มีระบบการจัดเก็บข้อมูลปฏิบัติการหลายระบบและไม่เป็นมาตรฐานสากล
๘. ด้านดำเนินการแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ขาดการดำเนินการแก้ปัญหาและติดตามตรวจสอบของผู้ประกอบการด้านการบินพลเรือนที่ครอบคลุม ข้อมูลด้านความปลอดภัยไม่เป็นรูปแบบเดียวกัน

ผลการตรวจสอบดังกล่าว พบว่า มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns : SSC) ที่จะต้องได้รับปรับปรุงแก้ไข คือ กระบวนการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate : AOC) การออกข้อกำหนดการปฏิบัติการ (Operation Specification) และการรับรองการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) โดยมีประเด็นสำคัญที่ต้องแก้ไข ประกอบด้วย การแก้ไขกฎระเบียบหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนกระบวนการที่ต้องดำเนินการให้เกิดความเชื่อมั่น ปลอดภัย การเพิ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้านการบินให้เพียงพอ การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ความสามารถในการกำกับ ดูแล เจ้าหน้าที่ที่มีระยะเวลาไม่เพียงพอต่อการพิจารณาตรวจสอบอย่างถูกต้อง และการจัดเก็บข้อมูลไม่เป็นระบบ ขาดระบบติดตามความคืบหน้าการกำกับดูแลตรวจสอบ

ICAO ได้กำหนดให้ บพ. เสนอแผนแก้ไขทั้งระยะสั้นและระยะกลาง สำหรับกระบวนการพิจารณาตรวจสอบ เพื่อทำการรับรองใหม่ รวมถึงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดคู่มือแนวทางปฏิบัติในการตรวจสอบ การจัดหาผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค เพื่อฝึกอบรมและแนะนำเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ รวมถึงให้เสนอแผนระยะยาวเพื่อแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยตระหนักถึงปัญหาความร้ายแรงให้ ICAO ภายในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๘ นี้

ในการนี้ บพ. ได้จัดทำแผนแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan) ตามผลการตรวจสอบของคณะผู้ตรวจสอบของ ICAO และได้จัดส่งให้ ICAO พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. เร่งรัดกระบวนการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญตามที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณ จำนวน ๑๓ อัตรา
๒. เร่งรัดการดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการปรับปรุงระบบการจัดเก็บข้อมูล (Database) ซึ่งปัจจุบันเป็นระบบ Manual ให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ และจัดฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ โดยจะต้อง วางแผน อัตรากำลัง และพิจารณาหลักสูตรการฝึกอบรมที่เหมาะสมกับบุคลากรเพิ่มเติม
๓. ให้ บพ. ดำเนินกระบวนการตามแผนแก้ไขความบกพร่อง (Corrective Action Plan) ที่ได้เสนอ ICAO ให้มีความก้าวหน้า โดยให้ บพ.หารือร่วมกับคณะ ICAO ประจำประเทศไทย เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับประเด็นที่ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน
๔. การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของ บพ. โดยแยกอำนาจหน้าที่ผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ผู้กำกับดูแล (Regulator) และ ผู้ให้บริการ (Operator) โดยให้ผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) อยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงคมนาคม และปรับปรุงบทบาทหน้าที่ของ บพ. ให้แยกบทบาทผู้กำกับดูแล ผู้ให้บริการอย่างชัดเจน โดยจะต้องนำเสนอแผนการปรับปรุงองค์กรสังกัดภาครัฐตามที่ บพ. นำเสนอเบื้องต้น หรือเปลี่ยนรูปแบบเป็นองค์กรแบบอื่น ๆ โดยให้เปรียบเทียบผลดีผลเสียให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา
๕. การปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และกฎหมายรองที่เกี่ยวข้อง คณะทำงานที่ บพ. แต่งตั้ง ได้ศึกษากฎหมายของประเทศญี่ปุ่น เพื่อประกอบการดำเนินการปรับปรุง ซึ่งจะแล้วเสร็จได้ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๘ ตามที่รัฐมนตรีกำหนด ส่วนกฎหมายรายละเอียดที่เป็นอนุบัญญัติ อยู่ระหว่างดำเนินการ

ผลการตรวจสอบของ ICAO นี้ มีความสำคัญถือเป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งหน่วยเกี่ยวข้องทุกหน่วยต้องร่วมมือกันแก้ปัญหานี้โดยด่วน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายลุกลามมากขึ้น

ในส่วนของกระทรวงคมนาคม ได้มีการตั้งคณะกรรมการ ๒ ชุด เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการตรวจสอบ บพ. ของ ICAO คาดว่า ภายในระยะเวลา ๖ - ๘ เดือน จะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยได้ โดยคณะกรรมการ ๒ ชุด ได้แก่

๑. คณะกรรมการอำนวยการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการตรวจสอบกรมการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ทำหน้าที่อำนวยการและกำกับดูแล เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปด้วยความเรียบร้อย จะมีการประชุมทุกสัปดาห์ เพื่อรวบรวมผลการดำเนินงานรายงานต่อนายกรัฐมนตรีทราบทุกสัปดาห์ และรายงานผลต่อ ICAO ทุก ๑๕ วัน พร้อมส่งข้อมูลไปยังสถานทูตทั่วโลกที่สายการบินสัญชาติไทยทำการบินไป เพื่อให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมเป็นเครือข่ายในการชี้แจงทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่ควบคุมด้านการบินของแต่ละประเทศ เพื่อเป็นการผ่อนคลายปัญหาที่เกิดขึ้น

๒. คณะกรรมการดำเนินงานแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการตรวจสอบกรมการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีนายวรเดช หาญประเสริฐ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ทำหน้าที่วางแผนการดำเนินงาน ประสานงานในทุกด้านที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO รวมถึงการดำเนินการแก้ไขกฎหมาย การบรรจุอัตรากำลังคน และงบประมาณ การฝึกอบรม และระบบฐานข้อมูล ให้ทันสมัยควบคู่ไปด้วย

ทั้งนี้ ความสำเร็จในการดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหานี้ของ ICAO เป็นดังนี้

๑. การเตรียมปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ของ บพ. เพื่อแยกหน้าที่กันอย่างชัดเจน ระหว่างหน้าที่ผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ผู้กำกับดูแล (Regulator) และ ผู้ให้บริการ (Operator) โดยจะแยกด้านนโยบายมาอยู่ที่กระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งแยกหน่วยงานกำกับดูแลออกมาและตั้งเป็นสถาบันการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระ มีหน้าที่ดูแลนโยบายและกำกับดูแลการออกใบอนุญาต ส่วน บพ. จะเปลี่ยนเป็นกรมการขนส่งทางอากาศ มีหน้าที่ดูแลการให้บริการสนามบินและสายการบิน ทั้งนี้ การปรับโครงสร้าง บพ. นี้ จะต้องดำเนินการให้เสร็จใน ๘ เดือน

๒. การแก้ไขกฎหมาย รวมทั้งการยกร่าง พรบ. การเดินอากาศฉบับใหม่ ซึ่งจะจัดทำกรอบร่างให้แล้วเสร็จภายใน ๑ เดือน

๓. การจ้างบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเพื่อมาปฏิบัติหน้าที่กับ บพ. จำนวน ๑๓ คน หลังจากได้รับอนุมัติงบประมาณจากรัฐบาลวงเงิน ๒๓ ล้านบาท ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อขออนุญาตงบประมาณว่าจ้างต่อไป

๔. การเร่งรัดการฝึกอบรมบุคลากรของ บพ. ให้มากขึ้น โดยจะเพิ่มงบประมาณอีก ๒๐ ล้านบาท จากเดิมที่มี ๕-๖ ล้านบาทเท่านั้น

๕. การปรับปรุงระบบเป็นระบบการจัดเก็บข้อมูล (database) โดยจะว่าจ้างทำระบบและเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จใน ๓ เดือน (หรือประมาณวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๘) ตามที่ ICAO ต้องการ ซึ่งจะต้องทบทวนการออกใบอนุญาตและข้อมูลของสายการบิน ๖๔ สายการบินให้เสร็จใน ๑ เดือน

๖. การส่งทีมงานของกระทรวงคมนาคม บพ. และสายการบินต่างๆ เดินทางไปยังประเทศต่างๆ เพื่อทำความเข้าใจ ทั้งประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน ออสเตรเลีย และเยอรมนี เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจถึงมาตรการ

การแก้ไขปัญหาของไทย รวมทั้งจะเชิญสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหภาพยุโรป (EASA) มาช่วยตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทยด้วย

๗. การแก้ไขปัญหากรณีสินค้าอันตรายนั้น ได้ออกกฎข้อบังคับ กบร. เพื่อให้การกำกับดูแลที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO

อย่างไรก็ตาม จากผลการตรวจสอบมาตรฐานการบินพลเรือนของไทยของ ICAO ช่วงต้นนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อการอุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างเป็นรูปธรรมแล้ว โดย Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) ได้มีหนังสือแจ้งอย่างเป็นทางการมายัง บพ. ว่า ได้รับแจ้งจาก ICAO เรื่องที่ บพ. ของไทยติดเรื่องข้อบกพร่องที่มีนัยต่อความปลอดภัย JCAB จึงขอให้ระงับการบินเพิ่มหรือเปิดเส้นทางใหม่ เปลี่ยนแปลงเส้นทาง เปลี่ยนแปลงแบบอากาศยาน หรือ เที่ยวบินเช่าเหมาลำที่จะทำการบินจากไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น นับจากวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๘ นี้ ขณะเดียวกัน จะเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบในการตรวจสอบข้อปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานของไทยมากขึ้นด้วย ทั้งนี้ มาตรการของทางการญี่ปุ่นจะไม่กระทบกับสายการบินที่ให้บริการแบบประจำ และยังให้บริการได้ตามปกติ แต่ญี่ปุ่นจะยกเลิกมาตรการดังกล่าวเมื่อไทยแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ได้แล้ว

การดำเนินการดังกล่าว เป็นไปตามกฎหมายของญี่ปุ่น ซึ่งเมื่อประเทศไหนถูกตรวจสอบข้อบกพร่อง ญี่ปุ่นจะไม่มีการพิจารณาเพิ่มเที่ยวบิน เปลี่ยนแบบอากาศยาน หรือ เพิ่มทำการบินไปยังจุดหมายใหม่ๆ ได้อย่างที่ญี่ปุ่นเคยปฏิบัติกับอินเดีย และฟิลิปปินส์

สายการบินของไทยที่ได้รับผลกระทบจากการระงับเที่ยวบินเช่าเหมาลำที่จะทำการบินไปยังญี่ปุ่น จำนวน ๕ สายการบิน คือ สายการบินไทย, ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์, เอเชียแอตแลนติก, เจตเอเชีย, และ นกสก็ตรวมเที่ยวบินกว่า ๑๘๓ เที่ยวบิน

นอกเหนือจากประเทศญี่ปุ่นที่มีมาตรการควบคุมเที่ยวบินจากไทยแล้ว ก็ยังมีเกาหลีใต้ และ จีน ด้วยเช่นกัน โดยทั้งสองประเทศได้ทำการแจ้งไปยังสายการบินในไทยโดยตรง แต่ยังไม่แจ้งมายัง บพ. ของไทย ซึ่งสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากการที่ประเทศเกาหลีใต้มีคำสั่งมายังสายการบินของไทย ให้ระงับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ จำนวนรวม ๒ สายการบิน ได้แก่ เอเชียแอตแลนติก และ นกสก็ต ส่วนจีนระงับ ๓ สายการบินในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ได้แก่ ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์, โอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์, และ สกายวิวแอร์เวย์

ทั้งนี้ หากรวม ๓ ประเทศ คือ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ จีน แล้ว จะพบว่า มีเที่ยวบินของไทยที่ได้รับผลกระทบรวมกว่า ๓๐๐-๔๐๐ เที่ยวบิน และมีผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดประมาณ ๑๕๐,๐๐๐ คน.

นอกจากนี้ บางประเทศยังไม่ออกมาตราการควบคุมเที่ยวบินจากไทย แต่ก็มีการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจมาตรฐานความปลอดภัยของเครื่องบิน เช่น สิงคโปร์ ก็ได้มีการตรวจเช็คเครื่องบินจากไทยตามขั้นตอนมาตรฐานมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แนวทางแก้ปัญหาในกรณีประเทศญี่ปุ่นนั้น ญี่ปุ่นได้เสนอให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาพร้อมกับไทยในรูปแบบข้อบันทึกลงนามความร่วมมือทางด้านการบิน ระหว่าง JCAB กับ บพ. ของไทย เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปในทิศทางเดียวกันและเป็นไปตามระเบียบของประเทศญี่ปุ่น และเกิดความปลอดภัย โดยเฉพาะ ๒ ประเด็นหลักที่ให้ความสำคัญ คือ

๑. กระบวนการออกใบอนุญาตรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และการออกข้อกำหนดการปฏิบัติการยังไม่ได้มาตรฐาน

๒. การรับรองการขนส่งสินค้าอันตรายยังไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องดำเนินการแก้ไข

พร้อมทั้ง ต้องมีการเร่งรัดให้มีการดำเนินการเรื่องการแก้ไขเพื่อลดถอน SSC จาก ICAO โดยเร็ว

ข้อบันทึกลงนามความร่วมมือทางด้านการบินฉบับนี้ จะเป็นมาตรการผ่อนปรนเพื่อให้สายการบินของไทยสามารถทำการบินเข้าและออกญี่ปุ่นได้ตามปกติ ทั้งเที่ยวบินประจำและเช่าเหมาลำ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒ เมษายน - ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘ โดยมีเงื่อนไขว่า ต้องเป็นสายการบินเดิมที่ญี่ปุ่นอนุญาต และทำการในเส้นทางบินเดิม ด้วยเครื่องบินลำเดิม หากมีความผิดปกติระหว่างการบินต้องแจ้งต่อ JCAB ทุกกรณี ทั้งนี้ ในช่วง ๒ เดือนนี้ ทาง JCAB จะเพิ่มความเข้มข้นในการตรวจสอบเที่ยวบินจากประเทศไทยในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยต่างๆ อย่างละเอียด ส่วนระยะกลาง-ระยะยาว ไทยที่ต้องปรับปรุงมาตรฐานเกี่ยวกับการบินตามที่ ICAO กำหนดเพื่อให้เห็นผลเป็นรูปธรรมระยะยาวโดยเฉพาะในส่วนของการปรับปรุงที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตทำการบินของ บพ. ของไทย และการแก้ไขข้อบกพร่องที่เป็นระยะสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัย

ในส่วนของ บพ. ของไทย จะจัดคณะทำงานประชุมร่วมกับ JCAB ต่อเนื่อง เพื่อแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรมและสร้างมาตรฐานการบินให้ยั่งยืน รวมถึงจะต้องเร่งแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องตามที่ ICAO เสนอ ได้แก่ เรื่องการออกใบอนุญาตดำเนินการการบิน และการขนส่งสินค้าอันตราย ภายในกรอบระยะเวลา ๓ เดือน

ผลการตรวจสอบของ ICAO ในครั้งนี้ นับเป็นปัญหาในระดับชาติ ซึ่งการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อให้สายการบินของไทยสามารถทำการบินเข้าประเทศญี่ปุ่นได้นั้น เป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่ทุกฝ่ายร่วมกันทำให้ผลกระทบจากปัญหาดังกล่าวมีความรุนแรงน้อยลง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงที่ความต้องการเดินทางมีสูงมาก

อย่างไรก็ตาม บพ. จะต้องเร่งดำเนินการแก้ปัญหา SSC โดยด่วน ก่อนจะเกิดปัญหาที่รุนแรงมากขึ้น ซึ่งหาก บพ. ไม่ปรับปรุงตามข้อท้วงติงของ ICAO อาจส่งผลให้องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา หรือ FAA ปรับลดระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของไทยเป็นประเภท ๒ หรือต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของ ICAO และในลักษณะเดียวกัน อาจส่งผลให้สหภาพยุโรป (EU) พิจารณาประกาศห้ามสายการบินของไทยไม่ให้ทำการบินไปยังสหภาพยุโรปได้ทันที ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยที่ทำการบินไปยังกลุ่มประเทศดังกล่าว และกลุ่มประเทศที่ใช้ผลการประเมินมาตรฐานการบินเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาสิทธิการบิน และทำการบินภายใต้ความตกลงการใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกันทั้งหมดได้ ซึ่งจะกลายเป็นปัญหาใหญ่สำหรับอุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของไทย

นอกเหนือจากข่าวผลการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ตามโครงการ USOAP ของ ICAO แล้ว ประเด็นที่น่าสนใจอีกเรื่องหนึ่งในเดือนมีนาคมนี้ก็คือ ข่าวเครื่องบินโดยสารของสายการบินเยอรมันวิงส์ เที่ยวบินที่ ๔๕๒๕ ตกบริเวณเทือกเขาแอลป์ ทางตอนใต้ของประเทศฝรั่งเศส เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคมที่ผ่านมา ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน ๑๕๐ คน ประกอบด้วย ผู้โดยสาร ๑๔๔ คน รวมทั้งนักบินและลูกเรืออีก ๖ คน

ผลการวิเคราะห์และตรวจสอบเสียงขึ้นต้นจากกล่องดำของเครื่องบินโดยสารเยอรมันวิงส์ ดังกล่าวนำไปสู่การตั้งสมมติฐานว่า นายแอนเดรียส ลูบิตซ์ นักบินผู้ช่วยวัย ๒๘ ปี "เจตนา" ทำให้เครื่องบินลำนี้ตกในขณะที่เขาควบคุมเครื่องอยู่ตามลำพังคนเดียว โดยไม่เปิดประตูให้กับต้นกลับเข้าห้องนักบิน หลังจากกับตันลูกออกไปจากห้องนักบินเพื่อเข้าห้องน้ำ และลดระดับเพดานบินแล้วนำเครื่องชนกระแทกเข้ากับเทือกเขาแอลป์ส

ทั้งนี้ หลังเหตุการณ์ ๙/๑๑ ในสหรัฐฯ เมื่อปี ๒๐๐๑ ประตูห้องนักบินบนเครื่องบินของลุฟต์ฮันซาและเยอรมันวิงส์ ถูกออกแบบไม่ให้นักบินคนอื่นเข้าไปได้ หากไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ที่อยู่ข้างใน แต่ก็มีรหัสผ่านสำหรับเปิดประตูในกรณีฉุกเฉิน เช่น นักบินและผู้ช่วยหอดสติ แต่ผู้ที่อยู่ภายในห้องนักบินก็สามารถล็อกประตูไม่ให้เปิดด้วยรหัสได้

สิ่งที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโดยสารของสายการบินเยอรมันวิงส์ ทำให้สายการบินทั่วโลกต่างตระหนักถึงความปลอดภัยในห้องนักบิน และได้ทบทวนกฎที่ให้ประตูห้องนักบินต้องถูกล็อกจากด้านในตลอดเวลา นับตั้งแต่เหตุการณ์ ๙/๑๑ ในสหรัฐฯ เมื่อปี ๒๐๐๑

แควนตัส กรุ๊ป ประกอบด้วยสายการบิน แควนตัส สายการบิน แควนตัส ลิงค์ เนท์เวิร์คการบิน และสายการบิน เจ็ทสตาร์ ได้มีนโยบายที่จะให้มีเจ้าหน้าที่ประจำการที่ได้รับอนุมัติอยู่ภายในห้องนักบินตลอดเวลา ในกรณีที่นักบินคนหนึ่งจำเป็นต้องออกจากห้องนักบินไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม จะมีเจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับอนุญาตเข้ามาประจำการอยู่บริเวณที่นั่งลูกเรือในห้องนักบิน (jump seat) อีกคนหนึ่ง จนกว่านักบินจะกลับมาประจำที่นั่งเหมือนเดิม

เช่นเดียวกับ สายการบิน นอร์วีเจียน แอร์ ชด์เทิล, อีซีเจ็ต, แอร์แคนาดา, แอร์นิวซีแลนด์, ไอซ์แลนด์แอร์ และ แอร์เบอร์ลิน ก็ประกาศกฎใหม่ที่จะระบุว่า นับจากนี้จะต้องมีลูกเรือ ๒ คนนั่งประจำอยู่ในห้องนักบินตลอดเวลา จนกว่าเครื่องจะลงจอด

ในด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานนั้น หลังจากที่รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน และได้มีโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วนั้น ล่าสุด กระทรวงคมนาคม จัดสัมมนาทดสอบตลาด (Market Sounding) โครงการดังกล่าว เพื่อสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของภาคเอกชน นักลงทุนที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน สายการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมกว่า ๓๐ บริษัท และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชิญชวนผู้สนใจเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

หน่วยงานที่เข้าร่วมงานสัมมนาดังกล่าว ได้แก่ บริษัท โรสรอยส์ บริษัท ไทรอัมพ์ บริษัท ST Aero Space ซึ่งเป็นของรัฐบาลสิงคโปร์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไลอ้อนแอร์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ เป็นต้น

ข้อมูลการศึกษา ระบุว่า ปัจจุบันไทยมีเครื่องบินพาณิชย์บริการประมาณ ๒๒๔ ลำ มีมูลค่าตลาดให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานพาณิชย์ (MRO) ปีละ ๒๔,๖๔๒ ล้านบาท และจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๖ ต่อ

ปี โดยคาดว่าจะมีมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยในช่วง ๑๐ ปีนี้ (ปี พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๗) สูงถึง ๓๓๙,๘๔๐ ล้านบาท โดยปัจจุบันเครื่องบินในประเทศกว่าร้อยละ ๕๐ ต้องนำไปซ่อมบำรุงในต่างประเทศ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายการขนส่งเครื่องเปล่าสูงถึง ๓๒๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีตัวเลขคำสั่งซื้อเครื่องบินใหม่ชนิดลำตัวแคบถึง ๑,๕๖๕ ลำ และลำตัวกว้าง ๔๔๗ ลำ จึงนับเป็นโอกาสสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาธุรกิจการลงทุนในด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ทั้งนี้ จากการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พบว่า มี ๕ พื้นที่ที่มีศักยภาพกับการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ ท่าอากาศยานอุตะเถา, ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย, ท่าอากาศยานนครราชสีมา, ท่าอากาศยานพิษณุโลก และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในขณะที่เมื่อสอบถามผู้ประกอบการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างประเทศ พบว่า กว่าร้อยละ ๙๐ เลือกท่าอากาศยานอุตะเถา เพราะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพอยู่ใกล้กับนิคมอีสเทิร์นซีบอร์ดช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง รองลงมาเลือกท่าอากาศยานพิษณุโลก

อย่างไรก็ตาม นโยบายการเป็นฮับด้านการบำรุงรักษาอากาศยานของภูมิภาค จะเป็นอีกหนึ่งเป้าหมายสำคัญของประเทศไทย ในขณะเดียวกันประเทศสิงคโปร์นับเป็นคู่แข่งที่สำคัญมาก เนื่องจากมีความพร้อมในทุกด้าน และล่าสุดนั้น สิงคโปร์ก็ได้พัฒนาศักยภาพในด้านการฝึกอบรมด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม

บริษัทแอร์บัสและบริษัท เอสไอเอ เอ็นจิเนียริง จำกัด (SIA Engineering Company: SIAEC) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ ได้เข้าร่วมข้อตกลงในการนำเสนอการให้บริการการฝึกอบรมด้านวิศวกรรมและการซ่อมบำรุงของเครื่องบินแอร์บัสในประเทศสิงคโปร์

สถาบันการฝึกอบรมของ SIAEC จะได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ที่ใช้ในการฝึกอบรมการซ่อมบำรุง รวมทั้งเครื่องมือการเรียนการสอนล่าสุดของแอร์บัสสำหรับเครื่องบินแอร์บัสรุ่น เอ๓๒๐/เอ๓๓๐ เครื่องบินแอร์บัส เอ๓๘๐ และเครื่องบินแอร์บัส เอ๓๕๐ ซึ่งจะช่วยให้ SIAEC สามารถมีความพร้อมและมาตรฐานในการฝึกอบรมด้านวิศวกรรมให้กับลูกค้าสายการบิน ในฐานะที่เป็นศูนย์การฝึกอบรมการซ่อมบำรุงเครื่องบินของ บริษัทแอร์บัส จึงสามารถทำหน้าที่รับผิดชอบการฝึกอบรมตามสัญญาให้กับลูกค้าของบริษัทแอร์บัสได้

ความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานระหว่างแอร์บัส และ SIAEC นี้ นอกจากจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของสิงคโปร์ในด้านการซ่อมบำรุงแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ในการเป็นผู้นำด้านการบินและศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาคนี้ของสิงคโปร์ด้วย

ในด้านอื่นๆ นั้น มีข้อมูลที่น่าสนใจมานำเสนอ นั่นคือ ผลการศึกษาดัชนีสายการบินต้นทุนต่ำปี ๒๐๑๕ ของ Expedia เพื่อสำรวจทัศนคติของนักท่องเที่ยวในเอเชียแปซิฟิกที่มีต่อสายการบินต้นทุนต่ำ

จากแนวโน้มการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำในเอเชียแปซิฟิก ซึ่งคาดว่าจะมีการให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙.๕ Expedia จึงได้จัดทำดัชนีสายการบินต้นทุนต่ำประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกปี ๒๐๑๕ โดยได้สำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวราว ๓,๒๐๐ คนในออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฮองกง อินเดีย

มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และไต้หวัน เพื่อศึกษาการตัดสินใจเลือกของนักท่องเที่ยวระหว่างค่าโดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ การสำรวจในครั้งนี้จะรวบรวมทัศนคติของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสายการบินต้นทุนต่ำเทียบกับสายการบินทั่วไป รวมถึงสิ่งที่นักท่องเที่ยวยอมสละเพื่อแลกกับการลดค่าโดยสาร และเงินที่ประหยัดได้ไปใช้ทำอะไร

ผลสำรวจในประเด็นที่น่าสนใจ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกสายการบินต้นทุนต่ำ คือ ประวัติความปลอดภัยของสายการบิน และเมื่อเทียบกับทั่วทั้งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกแล้ว นักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียมีแนวโน้มที่จะใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ระยะเวลาของเที่ยวบินก็มีความสำคัญสำหรับผู้โดยสารในเอเชียแปซิฟิกเช่นกัน โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่หรือร้อยละ ๕๑ เลือกใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับการเดินทางสั้นๆ ในช่วงสุดสัปดาห์ แต่หลีกเลี่ยงการใช้บริการเที่ยวบินระยะยาว (๖ ชั่วโมงขึ้นไป) โดยผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าหนึ่งในสามเลือกใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับเที่ยวบินที่ไม่เกิน ๓ ชั่วโมง สำหรับเที่ยวบินที่มีระยะเวลาบิน ๕ ชั่วโมง ๘ ชั่วโมง และ ๑๖ ชั่วโมง ผู้ตอบแบบสำรวจเลือกใช้บริการเพียงร้อยละ ๒๓ ร้อยละ ๗ และร้อยละ ๑ ตามลำดับ

ผู้โดยสารในเอเชียแปซิฟิกกว่าสามในสี่ หรือประมาณร้อยละ ๗๖ ยินดีรับบริการบนเครื่องบินที่ด้อยกว่าปกติเล็กน้อยเพื่อประหยัดค่าตัว โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยเห็นด้วยกับข้อนี้มากที่สุด หรือร้อยละ ๙๓ รองลงมาคือ นักท่องเที่ยวชาวฮ่องกง อยู่ที่ร้อยละ ๙๑ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวฟิลิปปินส์เห็นด้วยกับข้อนี้น้อยที่สุด หรือร้อยละ ๕๖ รองลงมาคือ อินเดีย ร้อยละ ๕๙

ทั้งนี้ สิ่งอำนวยความสะดวกบนเครื่องบินที่นักท่องเที่ยวในเอเชียแปซิฟิกเต็มใจสละเพื่อประหยัดค่าตัวนั้น พบว่า มากกว่าครึ่งหนึ่ง หรือร้อยละ ๕๖ ยินดีสละความบันเทิงบนเครื่องบิน รองลงมา คือ บริการอาหารแบบฟูลมีล ร้อยละ ๔๙ และบริการหมอนและผ้าห่ม ร้อยละ ๔๘ ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกที่เต็มใจสละน้อยที่สุดได้แก่ พื้นที่วางขา สิทธิพิเศษในการใช้ห้องน้ำ และสิทธิในการนำกระเป๋าขึ้นเครื่อง ตามลำดับ

สำหรับเงินที่ประหยัดได้จากการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำนั้น นักท่องเที่ยวในเอเชียแปซิฟิกเกือบครึ่ง หรือร้อยละ ๔๖ นำเงินที่ประหยัดได้ไปใช้กับค่าโรงแรมมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับนักท่องเที่ยวจากไต้หวัน คิดเป็นร้อยละ ๗๑ และนักท่องเที่ยวไทย ร้อยละ ๖๒

ข้อมูลเหล่านี้ เป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำในการพัฒนาบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่เป็นตลาดสำคัญของสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในอนาคตอีกด้วย

ข้อมูลที่น่าสนใจไม่แพ้กันอีกเรื่องหนึ่งก็คือ ความก้าวหน้าในการนำอากาศยานไร้คนขับ หรือ โดรน มาใช้งาน โดยล่าสุด สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐ (Federal Aviation Administration : FAA) ได้อนุมัติแผนการของอเมซอน (Amazon Prime Air) ที่จะเริ่มทดลองการใช้อากาศยานไร้คนขับหรือโดรนในการส่งสินค้าที่มีการสั่งซื้อผ่านทางออนไลน์แล้ว โดย FAA ได้มอบใบอนุญาตให้แก่อเมซอนในการทดสอบการบินของโดรน ภายใต้การบังคับของนักบินโดรนที่มีใบอนุญาต ทั้งนี้ โดรนดังกล่าวต้องบินที่ระดับความสูงไม่เกิน

๔๐๐ ฟุต ในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น และต้องมีนักบินที่ได้รับใบอนุญาตคอยควบคุม ส่วนสินค้าที่จะส่งก็ต้องมีน้ำหนักไม่เกิน ๕๕ ปอนด์

แม้ว่าในปัจจุบัน ภายใต้กฎหมายของสหรัฐ การใช้โดรนเพื่อวัตถุประสงค์เชิงพาณิชย์ยังเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย แต่กฎหมายดังกล่าวกำลังอยู่ระหว่างการปรับปรุงภายใต้การกำกับดูแลของ FAA ซึ่งคาดว่าจะ จะมีการออกกฎหมายใหม่เพื่ออนุญาตให้มีการใช้อากาศยานไร้คนขับสำหรับเป้าหมายเชิงพาณิชย์และเพื่อการสันติภาพต่อไป

สำหรับประเทศไทยเอง ก็เริ่มมีการดำเนินการในเรื่องนี้ไปบ้างแล้ว และคาดว่าในอนาคตอันใกล้ประเทศไทยเองก็จะต้องมีการนำโดรนเข้ามาใช้งานในเชิงพาณิชย์มากขึ้น ดังนั้น กรมการบินพลเรือนของไทยจึงจะต้องเตรียมการในส่วนนี้โดยด่วน

ส่วนเรื่องสุดท้ายนั้น เป็นการจัดโครงการ “สัมผัสประสบการณ์การบินกับเครื่องบินจำลอง THAI SIMULATOR EXPERIENCE” ซึ่งเป็นการฝึกบินกับกับต้นของสายการบินไทยในเครื่องบินจำลอง (Simulator) แบบต่างๆ เช่น แอร์บัส เอ๓๘๐-๘๐๐ แอร์บัส เอ๓๕๐-๕๐๐/๖๐๐ แอร์บัส เอ ๓๓๐-๓๐๐ แอร์บัส เอ๓๐๐-๖๐๐ โบอิง ๗๔๗-๔๐๐ โบอิง ๗๗๗-๓๐๐/๓๐๐ โบอิง ๗๓๗-๔๐๐ โดยไม่จำเป็นต้องมีประสบการณ์ด้านการบินมาก่อนเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่ชื่นชอบประสบการณ์การบิน สร้างแรงบันดาลใจสำหรับผู้สนใจการบินและรักการบิน โดยไม่จำเป็นต้องมีประสบการณ์ด้านการบินมาก่อน นอกจากนี้ ยังเป็นการหารายได้ให้บริษัทฯ จากชั่วโมงที่ว่างของเครื่องบินจำลอง โดยค่าบริการราคาแพคเกจ เริ่มต้นที่ ๑๐,๐๐๐ บาท ในช่วงระยะเวลา ๖๐ นาที โดยกับต้นที่เป็นครูการบินจะให้คำแนะนำที่เป็นความรู้เบื้องต้น ๑๕ นาที และฝึกปฏิบัติ ๔๕ นาที เริ่มฝึกตั้งแต่การนำเครื่องบินขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเดินทางไปยังท่าอากาศยานปลายทางในประเทศต่างๆ ที่เป็นจุดหมายปลายทางของสายการบินไทย เช่น ชิดนิวยอร์ก ฮองกง โตเกียว เป็นต้น

สบพ. เองก็เคยดำเนินโครงการการฝึกบินกับเครื่องบินจำลอง แต่ตอนนี้โครงการดังกล่าวไม่ได้ดำเนินการแล้ว ซึ่ง สบพ. ควรพิจารณาการใช้ประโยชน์ทรัพยากรที่มีอยู่ให้คุ้มค่ามากที่สุด โดยหากสามารถนำเครื่องบินจำลองนี้ มาใช้สร้างรายได้เพิ่มเติมได้ ก็น่าจะพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ต่อไป

ในช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ นี้ อุตสาหกรรมการบินของไทยต่างให้ความสำคัญกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากผลการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (USOAP) ของ ICAO ซึ่งในขณะนี้ หลายประเทศได้รับทราบผลการตรวจสอบดังกล่าวและมีมาตรฐานดำเนินกับหน่วยงานด้านการบินของไทย

แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าสำหรับกรณีที่เกิดขึ้น แต่ไทยก็ต้องเร่งรัดการดำเนินการแก้ไข SSC ที่ ICAO ระบุโดยด่วน เพื่อไม่ให้ปัญหาลุกลามและทวีความรุนแรงมากขึ้น

นอกจากนี้ ประเทศไทย ยังอาจต้องเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบจากองค์กรมาตรฐานด้านการบิน หน่วยอื่นๆ เช่น FAA EASA ด้วย

ในส่วนของ สบพ. เอง ก็ต้องเตรียมความพร้อม เพื่อรับการตรวจสอบมาตรฐานด้านการฝึกอบรม บุคลากรด้านการบินเช่นกัน ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่ สบพ. อาจต้องรับการตรวจสอบดังกล่าวด้วย

สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินของสายการบินเฮอร์มันน์วินด์ นั้น ก็เป็นกรณีศึกษาที่สายการบินของไทยก็ควรพิจารณามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในห้องนักบินด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายในลักษณะนี้ขึ้น

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการตรวจสอบของ ICAO หรือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินของสายการบินเฮอร์มันน์วินด์ ต่างก็แสดงถึงความจำเป็นที่ต้องให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งในทุกองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการบิน ไม่ว่าจะเป็น หน่วยงานการกำกับดูแลมาตรฐานการบิน สายการบิน การสร้างและประกอบเครื่องบิน ท่าอากาศยาน การบริการเดินอากาศ รวมทั้ง การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ก็จะต้องยึดถือเรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด



แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่นำเชื่อถือ แต่อาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจแต่อย่างใดทั้งสิ้น