



แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง  
สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนिरภัย  
**OPERATIONAL GUIDELINES FOR AVIATION SAFETY  
INFORMATION SHARING BETWEEN PUBLIC AERODROME AND  
REGULATOR UNDER SAFETY MANAGEMENT SYSTEM**

เจนิตา จันทรานนท์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2566

แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง  
สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินภัย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการจัดการการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี  
ปีการศึกษา 2566

**OPERATIONAL GUIDELINES FOR AVIATION SAFETY  
INFORMATION SHARING BETWEEN PUBLIC AERODROME AND  
REGULATOR UNDER SAFETY MANAGEMENT SYSTEM**



**JENITA CHANTRANON**

**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE  
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT  
AVIATION MANAGEMENT  
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND  
ACADEMIC YEAR 2023**



แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง  
สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินทรีย์

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้  
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร.นปภา ภทรกมลพงษ์)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

กรรมการ

(อ. พล.อ.ท. อนันต์ชัย ทองเจริญ)

กรรมการ

(อ. ดร.พันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ

สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาวิทยาการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน





JENITA CHANTRANON: OPERATIONAL GUIDELINES FOR AVIATION SAFETY INFORMATION SHARING BETWEEN PUBLIC AERODROME AND REGULATOR UNDER SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

THESIS ADVISOR: THANYARAT KHAMPROH, Ph.D., 182 PP

The study on the Operational Guidelines for Aviation Safety Information Sharing between Public Aerodrome and Regulator under Safety Management System is a quality research. The objectives of this study were 1) to study the system of Aviation Safety Information Sharing between Public Aerodrome and Regulator under Safety Management System and 2) to study the operational guidelines for Aviation Safety Information Sharing between Public Aerodrome and Regulator under Safety Management System. Data collection was gathered through in-depth interviews with sampling of 5 participants, including 2 persons from the Civil Aviation Authority of Thailand and 3 persons who have related to Aerodrome Safety Management System. Content analysis and result interpretation were manipulated through Rules, Regulations, Standards and related guidelines.

The results indicated that the Operational Guidelines for Aviation Safety Information Sharing between Public Aerodrome and Regulator under Safety Management System are covered by 3 topics as follows: 1) Input consists of Safety-related data, Safety Data Collection and Analysis and the competence staff responsible for sharing the Aviation Safety Information. 2) Process consists of Aerodrome Procedures and Regulator Procedures. 3) Output consists of Safety Recommendation, Thailand Safety Action Plans and International Aviation Safety Sharing between the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and Regulators and Service Providers

Aviation Management

Academic Year 2023

Student's signature \_\_\_\_\_ *J.E.*

Advisor's signature \_\_\_\_\_ *Thanyarat K.*

Co-advisor's signature \_\_\_\_\_ *Dr. Parakorn*

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อ. ดร.ชัยยุทธรัตน์ คำเพราะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาสละเวลาในการให้คำปรึกษา คำแนะนำในการแก้ไขงานวิจัย และการตรวจสอบ รวมถึงให้ความช่วยเหลืออย่างดีมาโดยตลอด

กราบขอบพระคุณ อ. พล.อ.ต. อนันต์ชัย ทองเจริญ ที่ให้เกียรติเป็นอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ ในครั้งนี้ ซึ่งได้กรุณาให้คำแนะนำ ตรวจสอบ และแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และ อ. ดร.นปภา ภทรกมลพงษ์ ที่ได้กรุณาให้เกียรติเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ น.อ.สุชาติ อ่างทอง, อ.ปรัชญา จันทร์คำภู และ คุณนิธิมา ศักศิริ ที่สละเวลาในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจนส่งผลให้เครื่องมือวิจัยมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกท่านที่สละเวลาส่วนตัวในการให้ข้อมูลและแบ่งปัน ความรู้จึงทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วง พร้อมทั้งหน่วยงานต้นสังกัดทุกหน่วยงานที่ให้ความกรุณาในการเข้าไปเก็บข้อมูลการวิจัย

ขอขอบพระคุณอาจารย์ประจำหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ตลอดจนเจ้าหน้าที่หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือนทุกท่าน ที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ศึกษา

ขอขอบคุณเพื่อนนักศึกษาปริญญาโทรุ่นที่ 8 สถาบันการบินพลเรือนทุกท่าน ที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และมิตรภาพอันดีที่มีให้แก่กัน

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ผู้อยู่เคียงข้างและให้กำลังใจเสมอมาแก่ผู้วิจัย จนทำให้การเรียนและการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จไปด้วยดี

เจนิตา จันทรานนท์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา	3
1.3.2 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	4
1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.5 คำอธิบายศัพท์	5
2. ปรัชญาบรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System)	8
2.1.1 ความหมายของระบบการจัดการด้านนิรภัย	8
2.1.2 ภาคผนวกที่ 19: Safety Management	8
2.1.3 เอกสาร Document 9859: Safety Management Manual	10
2.2 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (Law and Regulation)	14
2.2.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	14
2.2.2 พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540	17

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.3 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562	22
2.2.4 แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	26
2.2.5 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน	27
2.2.6 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย และสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน	29
2.2.7 Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)	32
2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	34
2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย	40
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	41
3.1 วิธีวิจัย และขั้นตอนในการวิจัย	41
3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	42
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	42
3.4 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	43
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	44
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	44
3.7 การพิทักษ์สิทธิ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	44
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	45
4.1 ผลการวิเคราะห์ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการ ด้านนิรภัย จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง	47

## สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ที่ได้จากการวิเคราะห์จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง	71
5. สรุปและอภิปรายผล	89
5.1 สรุปผลการวิจัย	89
5.2 อภิปรายผลการศึกษา	101
5.3 ข้อเสนอแนะ	104
บรรณานุกรม	105
ภาคผนวก	108
ภาคผนวก ก รายการของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ	109
ภาคผนวก ข ข้อมูลคำอธิบายสำหรับผู้เข้าร่วมงานวิจัย	129
ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	132
ภาคผนวก ง รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ และเอกสารขอความอนุเคราะห์	143
ภาคผนวก จ ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย	158
ภาคผนวก ฉ แบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน	170
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	182



## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4.1	การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย	48
4.2	การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย	57
4.3	การวิเคราะห์ “ผลผลิต (Output)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย	66
5.1	สรุประบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษา ทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง	92
จ.1	แสดงผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (สำหรับสัมภาษณ์ผู้มีหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านบินพลเรือน)	160
จ.2	แสดงผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (สำหรับสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน)	165

## สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	องค์ประกอบของระบบที่สมบูรณ์	39
2.2	กรอบแนวคิดการวิจัย	40





# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System) คือ กระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งรวมถึงการจัดโครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติในการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรนั้น (แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ, บทที่ 2: หน้า 2-4) มีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย โดยมีจุดเริ่มต้นมาจากการประชุมระดับประเทศระหว่างประเทศสมาชิก (รัฐภาคี) ร่วมกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ณ เมืองมอนทรีออล (Montreal) ประเทศแคนาดา ในระหว่างวันที่ 22 – 26 มีนาคม 2549 ซึ่งที่ประชุมได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับกลยุทธ์ความปลอดภัยด้านการบินระดับสากล (Global Strategy for Aviation Safety) โดยต่อมาได้มีการประชุม High-level Safety conference ณ เมืองมอนทรีออล (Montreal) ประเทศแคนาดา ในระหว่างวันที่ 29 มีนาคม – 4 เมษายน 2553 ซึ่งมีการพิจารณาให้มีการกำหนดภาคผนวก (Annex) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยขึ้น เนื่องจากบางประเทศยังไม่มีระบบการกำกับดูแลที่เหมาะสมเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย ICAO จึงได้กำหนดภาคผนวก 19 การจัดการด้านความปลอดภัย (Annex 19: Safety Management) ขึ้นมาในปี 2556 ซึ่งเป็นภาคผนวกที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของภาครัฐและองค์กรด้านการบินพลเรือน โดยเน้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยงด้านการบินและการกำหนดมาตรการในการจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน รวมถึงลดความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเป็นปัจจัยอันตราย (Hazard) ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรงและอุบัติเหตุร้ายแรงได้นอกจากนี้ภาคผนวก 19 ได้มีการกำหนดให้หน่วยงานกำกับต้องจัดให้มีแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือน และมีการกำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วยงาน ประกอบด้วย 1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ 2) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ 3) ผู้ให้บริการการเดินอากาศ 4) สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีการปฏิบัติการบิน 5) ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม 6) ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิต ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และ 7) องค์กรที่มีการทำการบินทั่วไป ต้องจัดให้มีระบบการ

จัดการด้านนิรภัย (Safety Management: SMS) ให้มีความเหมาะสมกับขนาดและความซับซ้อนขององค์กร ดังนั้นเพื่อให้องค์กรด้านการบินพลเรือนได้มีแนวทางในการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัย ICAO จึงได้ออกเอกสารข้อแนะนำ Document 9859: Safety Management Manual (SMM) ขึ้นมา โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงวิธีการดำเนินงานตามระบบ SMS ซึ่งประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก และ 12 องค์ประกอบย่อย โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินและหน่วยงานกำกับดูแลก็ถือเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานตามระบบ SMS อีกทั้งยังสอดคล้องตาม Annex 19 บทที่ 5 Safety Sharing and Exchange ข้อ 5.4.2 ซึ่งระบุไว้ว่า “ในระดับรัฐภาคีต้องมีการสนับสนุนองค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ยกเว้นในกรณีกฎหมายภายในประเทศนั้น ๆ จะกำหนดในสิ่งที่แตกต่างออกไป” ด้วย

หน่วยงานกำกับหรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) ที่ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2562 ออกมาเป็นฉบับแรก เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำของภาคผนวกที่ 19 รวมถึงมาตรฐานและข้อแนะนำด้านการจัดการด้านนิรภัยที่กำหนดไว้ในภาคผนวกอื่นของอนุสัญญาฯ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยร่วมกันระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้นั้นต้องได้รับการยอมรับจาก กพท. และองค์กรด้านการบินพลเรือน ซึ่งการบริหารความเสี่ยงร่วมกันจะเกิดขึ้นอย่างไม่มีประสิทธิภาพ หากองค์กรด้านการบินพลเรือนไม่มีกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล อีกทั้งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย องค์กรด้านการบินพลเรือนยังต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันข้อมูล (Authoritative Safeguard) ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลอีกด้วย เพื่อมั่นใจได้ว่าการนำข้อมูลไปใช้จะไม่สร้างความเสียหายให้แก่บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล เช่น การปกปิดข้อมูลบางส่วน (De-identification) หรือการสรุปข้อมูลภาพรวม (Summarized and Aggregated) นอกจากนี้การพิทักษ์ข้อมูลยังช่วยส่งเสริมให้บุคคลให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยซึ่งจะสามารถพัฒนาระบบ SMS ให้มีประสิทธิภาพได้ โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่ถูกลงโทษหากการกระทำนั้น ไม่ได้มีสาเหตุมาจากการจงใจ การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายอาจเกิดขึ้น (Just culture)

ในปัจจุบันกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างสนามบินและหน่วยงานกำกับดูแลยังไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากบางสนามบินยังไม่มีหรือนำระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS)

เข้ามาใช้อย่างเต็มรูปแบบ ส่งผลให้ยังไม่มีมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าวระหว่างกัน และอาจทำให้หน่วยงานกำกับดูแลไม่เข้าใจปัญหาที่แท้จริงของสนามบินจนนำไปสู่การส่งเสริมและกำกับดูแลอย่างไม่ถูกต้อง รวมถึงอาจก่อให้เกิดเป็นปัจจัยซ่อนเร้น (Latent failure) ที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรงและอุบัติการณ์ในอนาคตได้ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยที่เป็นรูปธรรมในการแก้ไขในอนาคต และเป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานที่กำหนด จึงจำเป็นต้องมีแนวทางในการปฏิบัติสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยขึ้น

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

1.2.2 เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการนำเสนอแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและหน่วยงานกำกับดูแลในการพัฒนากฎหมาย คู่มือและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการทำวิจัยออกเป็น 3 ขอบเขต ดังนี้

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของเนื้อหาไว้ ดังนี้

1) ศึกษามาตรฐาน กฎหมาย ข้อกำหนด ระเบียบปฏิบัติ ของหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างหน่วยงานขององค์กรด้านการบินพลเรือนภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย ได้แก่

- ภาคผนวกที่ 19 : Safety Management Edition 2
- DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM) Edition 4
- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497
- พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

- พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP)
- ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

Sharing safety information and mandatory reporting: CASA

2) ศึกษาวิจัย บทความ และรูปแบบในการดำเนินงานขององค์กรด้านการบินพลเรือนในปัจจุบันเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

3) สัมภาษณ์และเก็บตัวอย่างจากผู้เกี่ยวข้องจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

### 1.3.2 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1) เจ้าหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านบินพลเรือนมาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 2 คน ดังนี้

เจ้าหน้าที่สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (Aviation Safety Management Department: SMD) ผู้จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) จำนวน 1 คน

เจ้าหน้าที่ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (Aerodrome Standards Department: AGA) จำนวน 1 คน

2) ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะมาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน ดังนี้

ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน

ผู้แทนจากกรมท่าอากาศยาน จำนวน 1 คน

ผู้แทนจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน

### 1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา

ผู้วิจัยกำหนดช่วงระยะเวลาในการทำวิจัยตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2564 – ตุลาคม 2566

#### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) เพื่อนำแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยไปใช้เป็นแนวทางสำหรับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ครอบคลุมการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย และลดความเสี่ยงในการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

2) เพื่อนำแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานกำกับในการพัฒนากระบวนการกำกับดูแลองค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามกฎหมาย และมาตรฐานสากล

#### 1.5 คำอธิบายศัพท์

1) แนวปฏิบัติ หมายถึง วิธีปฏิบัติ หรือขั้นตอนการปฏิบัติที่ทำให้องค์การประสบความสำเร็จหรือนำไปสู่ความเป็นเลิศตามเป้าหมาย เป็นที่ยอมรับในวงวิชาการหรือวิชาชีพนั้น ๆ และมีหลักฐานของความสำเร็จปรากฏชัดเจน โดยมีการสรุปวิธีปฏิบัติ หรือขั้นตอนการปฏิบัติ ตลอดจนความรู้และประสบการณ์ ที่ได้บันทึกเป็นเอกสาร และเผยแพร่ให้หน่วยงานภายในหรือภายนอกสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

2) การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน หมายถึง กระบวนการหรือกิจกรรมในการเปลี่ยนแปลง ส่งต่อ หรือส่งมอบกรรมสิทธิ์ในการเป็นเจ้าของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพอันตราย และอากาศยานประสบเหตุให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วยบุคคล หรือหน่วยงานตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป โดยแต่ละฝ่ายจะต้องมีข้อมูลที่มีค่าสำหรับอีกฝ่าย มีความสามารถในการติดต่อสื่อสารและส่งมอบข้อมูล มีอิสระที่จะยอมรับหรือปฏิเสธในการแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือสิ่งที่อีกฝ่ายเสนอ และมีความพึงพอใจที่จะแลกเปลี่ยนข้อมูลกับอีกฝ่ายหนึ่ง

3) สนามบินสาธารณะ หมายถึง สนามบินที่ให้บริการทั่วไป

4) หน่วยงานกำกับดูแล หมายถึง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5) ข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety data) หมายถึง ข้อมูลซึ่งเป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือสิ่งที่มีนัยยะต่อความปลอดภัย (Safety Values) ที่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งนำไปใช้ในการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือเพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย

6) เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย หมายถึง (Occurrence) หมายถึง เหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นภายในราชอาณาจักร หรือเกิดขึ้นภายนอกราชอาณาจักรแต่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านการบินพลเรือนของไทย

7) การพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย หมายถึง การคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ระบุถึงในรายงาน ผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากการถูกกล่าวโทษหรือถูกลงโทษภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งจะสนับสนุนให้มีข้อมูลสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง





## บทที่ 2

### ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย นี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ดังนี้

#### 2.1 ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System)

##### 2.1.1 ความหมายของระบบการจัดการด้านนิรภัย

##### 2.1.2 ภาคนวทที่ 19: Safety Management

##### 2.1.3 เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM)

#### 2.2 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (Law and Regulation)

##### 2.2.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

##### 2.2.2 พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

##### 2.2.3 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

##### 2.2.4 แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme)

2.2.5 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

2.2.6 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

2.2.7 Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)

#### 2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

## 2.1 ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System)

### 2.1.1 ความหมายของระบบการจัดการด้านนิรภัย

ภาคผนวก 19 ว่าด้วยเรื่องระบบการจัดการด้านนิรภัย ฉบับที่แก้ไขครั้งที่ 2 (2559) ได้ให้ความหมายไว้ว่า “A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures” หรือ “แนวทางในการจัดการความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ รวมถึงโครงสร้างองค์กรที่จำเป็น อำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบ นโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติ”

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ได้ให้ความหมายไว้ว่า “กระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งรวมถึงการจัด โครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติในการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรนั้น”

สิทธิบัญญัติ มงคลอภิบาลกุล (2559) ได้ให้ความหมายไว้ว่า “ระบบเพื่อสร้างความมั่นใจในการปฏิบัติงานของอากาศยานด้วยการบริหารจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ โดยระบบนี้ออกแบบให้มีการปรับปรุงการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องด้วยวิธีการระบุอันตรายและวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องด้วยวิธีการเชิงรุกหรือลดความเสี่ยงก่อนที่จะอุบัติเหตุ อุบัติการณ์จะเกิดขึ้น และระบบจะต้องมีขนาดเหมาะสมขนาดโครงสร้าง ความซับซ้อนขององค์กร รวมทั้งสอดคล้องกับกฎระเบียบ ข้อบังคับและเป้าหมายด้านความปลอดภัย”

### 2.1.2 ภาคผนวกที่ 19: Safety Management

ภาคผนวก 19 ได้ถือกำเนิดมาจากการประชุม High-level Safety conference ณ เมืองมอนทรีออล (Montreal) ประเทศแคนาดา ในระหว่างวันที่ 29 มีนาคม – 4 เมษายน 2553 ซึ่งมีการพิจารณาให้มีการกำหนดภาคผนวก (Annex) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยเนื่องจากบางประเทศยังไม่มีระบบการกำกับดูแลที่เหมาะสมเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย ซึ่งในภาคผนวก 19 ได้มีการกำหนดให้หน่วยงานกำกับต้องจัดให้มีแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์กรการบินพลเรือน และมีการกำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วยงาน ประกอบด้วย 1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ 2) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ 3) ผู้ให้บริการการเดินอากาศ 4) สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีการปฏิบัติการบิน 5) ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม 6) ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิต ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และ 7) องค์กรที่มีการทำการบินทั่วไป ต้องจัดให้มีระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS) ให้มีความเหมาะสมกับขนาดและความ



ซับซ้อนขององค์กร โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงวิธีการดำเนินงานตามระบบ SMS ซึ่งประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก และ 12 องค์ประกอบย่อย ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 นโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety Policy and Objectives)

- 1) พันธะสัญญาของผู้บริหาร (Management commitment)
- 2) อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (Safety accountability and responsibilities)
- 3) การมอบหมายหน้าที่ให้กับบุคลากรด้านความปลอดภัย (Appointment of key safety personnel)
- 4) ความร่วมมือในการประสานงานตามแผนฉุกเฉิน (Coordination of emergency response planning)

5) ระบบการจัดการเอกสารด้านความปลอดภัย (SMS Documentation)

องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการความเสี่ยง (Safety Risk Management)

- 6) การระบุปัจจัยอันตราย (Hazard Identification)
- 7) การประเมินความเสี่ยงและมาตรการในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment and Mitigation)

องค์ประกอบที่ 3 การประกันความปลอดภัย (Safety Assurance)

- 8) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement)
- 9) การจัดการการเปลี่ยนแปลง (The Management of Change)
- 10) การปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการด้านนิรภัยอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement of the SMS)

องค์ประกอบที่ 4 การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (Safety Promotion)

- 11) การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Training and Education)
- 12) การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety Communication)

โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือนถือเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย อีกทั้งยังสอดคล้องตาม Annex 19 บทที่ 5 Safety Sharing and Exchange ข้อ 5.4.2 ซึ่งระบุไว้ว่า “ในระดับรัฐภาคีต้องมีการสนับสนุนองค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างกัน ยกเว้นในกรณีกฎหมายภายในประเทศนั้น ๆ จะกำหนดในสิ่งที่แตกต่างออกไป” ด้วย

### 2.1.3 Document 9859: Safety Management Manual (SMM)

ภายหลังจากที่ ICAO ได้กำหนดภาคผนวก 19 ขึ้นมา และได้ออกเอกสารข้อเสนอแนะ Document 9859: Safety Management Manual (SMM) เพื่อให้องค์กรด้านการบินพลเรือนได้มีแนวทางในการจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัย โดยมีรายละเอียดครอบคลุมวิธีการ กระบวนการ รวมถึงตัวอย่างต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 19 โดยได้ระบุรายละเอียดวิธีการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 นโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety Policy and Objectives)

#### 1) พันธะสัญญาของผู้บริหาร (Management commitment)

พันธะสัญญาของผู้บริหารถือเป็นสิ่งสำคัญในการผลักดันระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) ให้มีประสิทธิภาพ โดยผู้บริหารหรือผู้รับผิดชอบสูงสุดขององค์กร ซึ่งมีพันธะสัญญาในนโยบายด้านความปลอดภัย (Safety Policy) ต้องมีอำนาจในการตัดสินใจในการสนับสนุนทรัพยากร เช่น งบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ และบุคลากร เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งนโยบายด้านนิรภัยจะต้องได้รับการรับรองจากผู้บริหารสูงสุด และจะต้องมีการเผยแพร่ให้บุคลากรในองค์กรได้รับทราบอย่างทั่วถึงกัน โดยจะต้องมีรูปแบบและข้อมูล ดังต่อไปนี้

- มีความเหมาะสมกับขนาด ลักษณะการดำเนินงาน และความซับซ้อนขององค์กร
- แสดงความสำคัญของระบบการจัดการด้านนิรภัยและความปลอดภัยในการดำเนินงาน
- แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าองค์กรให้การสนับสนุนทางด้านบุคลากร เงินทุน และทรัพยากรที่จำเป็นต่อการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย
- มีการส่งเสริมให้บุคลากรทุกคนมีส่วนร่วมในกระบวนการรายงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย รวมถึงนโยบายการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย (the protection of safety data and safety information)
- ระบุอย่างชัดเจนถึงพฤติกรรมการทำงานที่ยอมรับไม่ได้ (unacceptable behavior) รวมทั้งสถานการณ์ซึ่งไม่นำมาตรการลงโทษทางวินัยมาใช้บังคับ
- ผู้บริหารสูงสุดหรือเทียบเท่าองค์กรต้องลงนามรับรอง
- มีการสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยให้เป็นที่ทราบโดยทั่วกัน

มีการทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัยเป็นระยะ เพื่อให้มีความเหมาะสมกับการดำเนินงานขององค์กร

นอกจากนี้ องค์กรต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety objectives) ซึ่งแสดงถึงเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่องค์กรต้องการดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จ โดยอาจเป็นได้ทั้งเป้าหมายในระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ต้องมีการสื่อสารให้รับทราบ โดยทั่วกัน รวมถึงต้องมีการทบทวนวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

2) อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (Safety accountability and responsibilities)

องค์กรต้องกำหนดผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัย ซึ่งต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดต่อการดำเนินงานและการคงความต่อเนื่องของระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร รวมถึงการจัดสรรบุคลากร ตลอดจนทรัพยากรด้านเทคนิค และเงินทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

3) การมอบหมายหน้าที่ให้กับบุคลากรด้านความปลอดภัย (Appointment of key safety personnel)

องค์กรต้องกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยของผู้จัดการด้านนิรภัย ผู้บริหาร และบุคลากรทุกคนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในระบบการจัดการด้านนิรภัย โดยอาจกำหนดให้มีคณะกรรมการด้านความปลอดภัย (safety committee/safety review board) ซึ่งมีผู้บริหารระดับสูงและมีผู้จัดการด้านความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการ เพื่อบริหารจัดการและขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย รวมถึงอาจกำหนดให้มีคณะทำงานด้านความปลอดภัย (safety action group) ซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานให้ปฏิบัติตามระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร

4) ความร่วมมือในการประสานงานตามแผนฉุกเฉิน (Coordination of emergency response planning)

แผนฉุกเฉินเป็นเอกสารเกี่ยวกับการประสานงานในการวางแผนเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน (coordination of emergency response planning) ซึ่งรวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

แผนรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น รวมถึงเหตุขัดข้องของอากาศยาน ขณะทำการบิน เพลิงไหม้อาคาร การก่อวินาศกรรม รวมถึงการขู่วางระเบิดอากาศยานหรืออาคาร และเครื่องอำนวยความสะดวก การยึดอากาศยานโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและเหตุการณ์ฉุกเฉินทั้ง

ในระหว่างเกิดเหตุการณ์และภายหลังเหตุการณ์ฉุกเฉินนั้น ตลอดจนการกำหนดขั้นตอนในการปิดและเปิดการให้บริการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนในกรณีที่มีความจำเป็น

รายละเอียดการทดสอบสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จะใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงความถี่ของการทดสอบดังกล่าว

รายละเอียดการฝึกเพื่อทดสอบแผนฉุกเฉิน รวมถึงความถี่ของการฝึกดังกล่าว

รายชื่อองค์กร หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทั้งภายในและภายนอกองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในสถานที่เกิดเหตุ หมายเลขโทรศัพท์ โทรพิมพ์ โทรสาร และที่อยู่ของจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และคลื่นความถี่วิทยุของหน่วยงานเหล่านั้น

การจัดตั้งคณะกรรมการฉุกเฉินขององค์กร (emergency committee) เพื่อจัดการฝึกอบรมและเตรียมการด้านอื่น ๆ เพื่อรับมือกับเหตุการณ์ฉุกเฉิน

การแต่งตั้งผู้มีอำนาจในการบัญชาการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินและผู้มีอำนาจในการกำกับควบคุมศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และแต่กรณีของเหตุการณ์ฉุกเฉิน

#### 5) ระบบการจัดการเอกสารด้านความปลอดภัย (SMS Documentation)

องค์กรต้องมีระบบในการจัดเก็บเอกสารด้านความปลอดภัย รวมถึงกระบวนการทบทวนแก้ไขเอกสาร และรายการแจกจ่ายเอกสาร (Documentation control procedures, including amendment procedure and distribution list) ซึ่งเอกสารและข้อมูลด้านความปลอดภัยจะต้องประกอบไปด้วย

คู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร ซึ่งองค์กรต้องจัดให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับขั้นตอนหรือกระบวนการในการจัดทำ การทบทวน และการแก้ไขปรับปรุงข้อมูลในคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ

เอกสารและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งองค์กรต้องจัดให้มีขั้นตอนหรือกระบวนการในการรวบรวม จัดเก็บข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร ตลอดจนรายละเอียดเกี่ยวกับการเข้าถึงข้อมูลและเอกสารนั้น

#### องค์ประกอบที่ 2 การบริหารจัดการความเสี่ยง (Safety Risk Management)

#### 6) การระบุปัจจัยอันตราย (Hazard Identification)

องค์กรต้องจัดให้มีกระบวนการระบุปัจจัยอันตรายทั้งเชิงรับ (reactive) และเชิงป้องกัน (proactive) ที่ได้รับจากกระบวนการรายงานและการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

(Occurrence reporting and analysis) ซึ่งมีรายละเอียดเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

7) การประเมินความเสี่ยงและมาตรการในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment and Mitigation)

เมื่อองค์กรได้ทำการระบุปัจจัยอันตรายที่ได้รับจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเรียบร้อยแล้ว จะต้องมีการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง (safety risk control) ซึ่งรวมถึงกระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามมาตรการจัดการความเสี่ยง ตลอดจนการทบทวนการประเมินความเสี่ยงที่ได้ดำเนินการไปแล้วอย่างเป็นระยะ

องค์ประกอบที่ 3 การประกันความปลอดภัย (Safety Assurance)

8) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement)

องค์กรต้องมีกระบวนการกำหนดและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (Procedures for establishing and monitoring safety performance indicators) ที่ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการกำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (Safety performance indicator) และเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย (Safety performance target) ซึ่งต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่องค์กรกำหนดไว้ รวมถึงการทำให้มีการติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยผ่านตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย

9) การจัดการการเปลี่ยนแปลง (The Management of Change)

องค์กรต้องจัดให้มีกระบวนการระบุการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายในองค์กร ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการดำเนินงานขององค์กร รวมถึงกระบวนการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงนั้น

10) การปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการด้านนิรภัยอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement of the SMS)

องค์กรต้องจัดให้มีการตรวจติดตามและประเมินประสิทธิภาพของการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร เพื่อให้มีการพัฒนาระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรอย่างต่อเนื่อง

องค์ประกอบที่ 4 การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (Safety Promotion)

11) การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Training and Education)

องค์กรต้องจัดให้มีการฝึกอบรมที่เหมาะสมกับหน้าที่และความรับผิดชอบด้านการจัดการความปลอดภัยสำหรับบุคลากรในแต่ละระดับ โดยหลักสูตรการฝึกอบรมจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์กรกำหนด ทั้งนี้ จะต้องกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของวิทยากรในหลักสูตรนั้น ๆ ด้วย

## 12) การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety Communication)

องค์กรต้องจัดให้มีการสื่อสารเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และกระบวนการต่าง ๆ ของระบบการจัดการด้านนิรภัยให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในองค์กรทุกคนได้รับทราบ ตลอดจนสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลความรู้ ข่าวสารสำคัญด้านความปลอดภัย โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บุคลากรตระหนักถึงระบบการจัดการด้านนิรภัยและความปลอดภัยในการดำเนินงานขององค์กร

## 2.2 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (Law and Regulation)

### 2.2.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศได้มีการระบุข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัย ในมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 15 ได้ระบุไว้ว่า “ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้องและครบถ้วนตามกฎหมาย และตามอนุสัญญาและภาคผนวก และให้มีหน้าที่และอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ และแผนด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด”

มาตรา 15/8 ระบุไว้ว่า “ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และรับผิดชอบการบริหารจัดการในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

(4) จัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทหรือแผนหลักระดับประเทศด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง”

มาตรา 15/22 ระบุไว้ว่า “ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้



(3) จัดให้มี ปรับปรุง และปฏิบัติตามระเบียบและคู่มือการดำเนินงานเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัยและการรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และปัจจัยมนุษย์”

มาตรา 21 ระบุไว้ว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการ การเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และบุคคลอื่นใดที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ”

มาตรา 21/1 ระบุไว้ว่า “ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินพลเรือนในระดับประเทศซึ่งต้องสอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี และต้องจัดให้มีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทุก ๆ ปี โดยแผนดังกล่าวให้มีคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนแต่งตั้ง เพื่อขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายเมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำหรือปรับปรุงแผนนิรภัย ในการบินพลเรือนแห่งชาติตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แจ้งผู้เกี่ยวข้องเพื่อนำไปปฏิบัติ โดยผู้เกี่ยวข้องต้องจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัยสำหรับกิจการการบินพลเรือนของตนให้สอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกกำกับติดตามให้มีการดำเนินการตามวรรคสอง โดยอาจกำหนดแนวทางหรือมาตรการในการกำกับติดตามหรือการตรวจสอบให้มีการดำเนินการดังกล่าวด้วยได้”

มาตรา 21/2 ระบุไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้ผู้อำนวยการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) แต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคลใดรับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

(2) จัดให้มีกลไก มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบินพลเรือน ดังนี้

(ก) การตรวจติดตามความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

(ข) การระบุอันตรายและการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของผู้ให้บริการ

- (ค) การรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายหรือความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
- (ง) การพัฒนาระบบสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (จ) การตรวจสอบให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจัดให้มีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อย่างครบถ้วน

(3) จัดให้มีกระบวนการเพื่อลำดับความสำคัญในการตรวจ ตรวจสอบ และสำรวจ โดยพิจารณาจากข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย หรือการประเมินความเสี่ยง

(4) ส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักรู้และดำเนินการสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน เพื่อสนับสนุนองค์กรและพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งจะเสริมสร้างประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เมื่อผู้อำนวยการได้มีการดำเนินการในเรื่องใดตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้อง ตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทราบ เพื่อดำเนินการให้เป็นที่ไปตามกลไกและกระบวนการ ที่ผู้อำนวยการกำหนด”

มาตรา 60/6 ระบุไว้ว่า “ผู้อำนวยการจะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ขอได้ เมื่อปรากฏว่า

(4) มีระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัยและการรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น เป็นไปตามมาตรา 60/15”

มาตรา 60/15 ระบุไว้ว่า “ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(ก) จัดให้มี ปรับปรุง และปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัย การรักษาความปลอดภัย และระบบการตรวจสอบภายในของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น”

มาตรา 60/20 ระบุไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้ผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(4) สั่งระงับการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในส่วนที่ไม่เป็นไปตามกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัย การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน คู่มือการดำเนินงานสนามบินหรือเงื่อนไข หรือข้อจำกัดที่ผู้อำนวยการกำหนดตามมาตรา ๖๐/๖ หรือที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ”



มาตรา 75 ระบุไว้ว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท บุคคลที่อยู่ในอากาศยานและบุคคลอื่นใดที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาต หรือผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยหรือ แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) ได้ให้อำนาจกับคณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งในการกำกับดูแลการบินพลเรือนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และรับผิดชอบในการจัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนองค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยสำนักงานการบินพลเรือนต้องจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินพลเรือนในระดับประเทศซึ่งต้องสอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี และต้องจัดให้มีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทุก ๆ ปี โดยนโยบายด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่ระบุไว้ในแผนนิรภัยได้มีนโยบายสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือนภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยด้วย

### 2.2.2 พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ ได้มีการระบุข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ในมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 7 หน่วยงานของรัฐต้องส่งข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างน้อยดังต่อไปนี้ ลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา

- (1) โครงสร้างและการจัดองค์กรในการดำเนินงาน
- (2) สรุปอำนาจหน้าที่ที่สำคัญและวิธีการดำเนินงาน
- (3) สถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลข่าวสารหรือคำแนะนำในการติดต่อกับหน่วยงาน

ของรัฐ

(4) กฎ มติคณะรัฐมนตรี ข้อบังคับ คำสั่ง หนังสือเวียน ระเบียบ แบบแผน นโยบาย หรือการตีความ ทั้งนี้ เฉพาะที่จัดใหม่ขึ้น โดยมีสภาพอย่างกฎ เพื่อให้มีผลเป็นการทั่วไปต่อเอกชนที่เกี่ยวข้อง

(5) ข้อมูลข่าวสารอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนดข้อมูลข่าวสารใดที่ได้มีการจัดพิมพ์เพื่อให้แพร่หลายตามจำนวนพอสมควรแล้ว ถ้ามีการลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาโดยอ้างอิงถึงสิ่งพิมพ์นั้น ก็ให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติตามบทบัญญัติวรรคหนึ่งแล้วให้หน่วยงานของรัฐรวบรวมและจัดให้มีข้อมูลข่าวสารตามวรรคหนึ่งไว้เผยแพร่เพื่อขายหรือจำหน่ายแจก ณ ที่ทำการของหน่วยงานของรัฐแห่งนั้น ตามที่เห็นสมควร

มาตรา 9 ภายใต้อำนาจมาตรา 14 และมาตรา 15 หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างน้อยดังต่อไปนี้ไว้ให้ประชาชนเข้า ตรวจสอบได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

(1) ผลการพิจารณา หรือคำวินิจฉัยที่มีผลโดยตรงต่อเอกชน รวมทั้งความเห็นแย้งและคำสั่งที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาวินิจฉัยดังกล่าว

(2) นโยบายหรือการตีความที่ไม่เข้าข่ายต้องลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา ตามมาตรา 7 (4)

(3) แผนงาน โครงการ และงบประมาณรายจ่ายประจำปีของปีที่กำลังดำเนินการ

(4) คู่มือหรือคำสั่งเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งมีผลกระทบต่อสิทธิหน้าที่ของเอกชน

(5) สิ่งพิมพ์ที่ได้มีการอ้างอิงถึงตามมาตรา 7 วรรคสอง

(6) สัญญาสัมปทาน สัญญาที่มีลักษณะเป็นการผูกขาดตัดตอนหรือสัญญาร่วมทุนกับเอกชนในการจัดทำบริการสาธารณะ

(7) มติคณะรัฐมนตรี หรือมติคณะกรรมการที่แต่งตั้ง โดยกฎหมาย หรือโดยมติคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ให้ระบุรายชื่อรายงานทางวิชาการ รายงานข้อเท็จจริง หรือข้อมูลข่าวสารที่นำมาใช้ในการพิจารณาไว้ด้วย

(8) ข้อมูลข่าวสารอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนดข้อมูลข่าวสารที่จัดให้ประชาชนเข้าตรวจสอบได้ตามวรรคหนึ่ง ถ้ามีส่วนที่ต้องห้ามมิให้เปิดเผยตามมาตรา 14 หรือมาตรา 15 อยู่ด้วย ให้ลบหรือตัดตอนหรือทำโดยประการอื่นใดที่ไม่เป็นการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารนั้น บุคคลไม่ว่าจะมีส่วนได้เสียเกี่ยวข้องหรือไม่ก็ตาม ย่อมมีสิทธิเข้าตรวจสอบ ขอสำเนาหรือขอสำเนาที่มีคำรับรองถูกต้องของข้อมูลข่าวสารตามวรรคหนึ่งได้ ในกรณีที่สมควรหน่วยงานของรัฐโดยความเห็นชอบ

ของคณะกรรมการ จะวางหลักเกณฑ์เรียกค่าธรรมเนียมในการนั้นก็ได้ ในการนี้ให้คำนึงถึงการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยประกอบด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

คนต่างด้าวจะมีสิทธิตามมาตรา 11 นี้เพียงใดให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง มาตรา 10 บทบัญญัติมาตรา 7 และมาตรา 9 ไม่กระทบถึงข้อมูลข่าวสารของราชการ ที่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดให้มีการเผยแพร่หรือเปิดเผยด้วยวิธีการอย่างอื่น

มาตรา 11 นอกจากข้อมูลข่าวสารของราชการที่ลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว หรือที่จัดไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้แล้ว หรือที่มีการจัดให้ประชาชนได้ค้นคว้าตามมาตรา 26 แล้ว ถ้าบุคคลใดขอข้อมูลข่าวสารอื่นใดของราชการและคำขอของผู้นั้น ระบุข้อมูลข่าวสารที่ต้องการในลักษณะที่อาจเข้าใจได้ตามควรให้หน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบจัดหาข้อมูลข่าวสารนั้น ให้แก่ผู้ขอภายในเวลาอันสมควรเว้นแต่ผู้นั้นขอจำนวนมากหรือบ่อยครั้ง โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

ข้อมูลข่าวสารของราชการใดมีสภาพที่อาจบอบสลายง่าย หน่วยงานของรัฐจะขอขยายเวลาในการจัดหาให้หรือจะจัดทำสำเนาให้ในสภาพอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ข้อมูลข่าวสารนั้นก็ได้

ข้อมูลข่าวสารของราชการที่หน่วยงานของรัฐจัดหาให้ตามวรรคหนึ่งต้องเป็นข้อมูลข่าวสารที่มีอยู่แล้วในสภาพที่พร้อมจะให้ได้ มิใช่เป็นการต้องไปจัดทำ วิเคราะห์ จำแนก รวบรวม หรือจัดใหม่ขึ้นใหม่ เว้น แต่เป็นการแปรสภาพเป็นเอกสารจากข้อมูลข่าวสารที่บันทึกไว้ในระบบการบันทึกภาพหรือเสียง ระบบคอมพิวเตอร์ หรือระบบอื่นใด ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าหน่วยงานของรัฐเห็นว่ากรณีที่ขอนั้น มิใช่การแสวงหาผลประโยชน์ทางการค้า และเป็นเรื่องที่ต้องจำเป็นเพื่อปกป้องสิทธิเสรีภาพสำหรับผู้นั้น หรือเป็นเรื่องที่จะเป็นประโยชน์แก่สาธารณะ หน่วยงานของรัฐจะจัดหาข้อมูลข่าวสารนั้น ให้ก็ได้

บทบัญญัติวรรคสามไม่เป็นการห้ามหน่วยงานของรัฐที่จะจัดให้มีข้อมูลข่าวสารของราชการใดชิ้นใหม่ให้แก่ผู้ร้องขอ หากเป็นการสอดคล้องด้วยอำนาจหน้าที่ตามปกติของหน่วยงานของรัฐนั้นอยู่แล้ว

ให้นำความในมาตรา 9 วรรคสอง วรรคสามและวรรคสี่ มาใช้บังคับแก่การจัดหาข้อมูลข่าวสารให้ตามมาตรา 11 โดยอนุโลม

มาตรา 12 ในกรณีที่มีผู้ยื่นคำขอข้อมูลข่าวสารของราชการตามมาตรา 11 แม้ว่าข้อมูลข่าวสารที่ขอจะอยู่ในความควบคุมดูแลของหน่วยงานส่วนกลาง หรือส่วนสาขาของหน่วยงานแห่งนั้น หรือจะอยู่ในความควบคุมดูแลของหน่วยงานของรัฐแห่งอื่นก็ตาม ให้หน่วยงานของรัฐที่รับคำขอให้คำแนะนำ เพื่อไปยื่นคำขอต่อหน่วยงานของรัฐที่ควบคุมดูแลข้อมูลข่าวสารนั้น โดยไม่ชักช้า ถ้าหน่วยงานของรัฐผู้รับคำขอเห็นว่าข้อมูลข่าวสารที่มีคำขอเป็นข้อมูลข่าวสารที่จัดทำ

โดยหน่วยงานของรัฐแห่งอื่น และได้ระบุห้ามการเปิดเผยไว้ตามระเบียบที่กำหนดตามมาตรา 16 ให้ส่งคำขอนั้นให้หน่วยงานของรัฐผู้จัดทำข้อมูลข่าวสารนั้นพิจารณาเพื่อให้มีคำสั่งต่อไป

มาตรา 13 ผู้ใดเห็นว่าหน่วยงานของรัฐไม่จัดพิมพ์ข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 7 หรือไม่จัดข้อมูลข่าวสารไว้ให้ประชาชนตรวจดูได้ตามมาตรา 9 หรือไม่จัดหาข้อมูลข่าวสารให้แก่ตนตามมาตรา 11 หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้า หรือเห็นว่าตนไม่ได้รับความสะดวกโดยไม่มีเหตุอันสมควร ผู้นั้นมีสิทธิร้องเรียนต่อคณะกรรมการ เว้นแต่เป็นเรื่องเกี่ยวกับการมีคำสั่งมิให้เปิดเผยข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 15 หรือคำสั่งไม่รับฟังคำคัดค้านตามมาตรา 17 หรือคำสั่งไม่แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือลบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลตามมาตรา 25

ในกรณีที่มีการร้องเรียนต่อคณะกรรมการตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องเรียน ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นให้ขยายเวลาออกไปได้ แต่ต้องแสดงเหตุผลและรวมเวลาทั้งหมดแล้วต้องไม่เกินหกสิบวัน

มาตรา 21 เพื่อประโยชน์แห่งหมวดนี้ “บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย และบุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทยแต่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย

มาตรา 22 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ และหน่วยงานของรัฐแห่งอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง อาจออกระเบียบโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่มีให้นำบทบัญญัติวรรคหนึ่ง (3) ของมาตรา 23 มาใช้บังคับกับข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลที่อยู่ในความควบคุมดูแลของหน่วยงานดังกล่าวก็ได้

หน่วยงานของรัฐแห่งอื่นที่จะกำหนดในกฎกระทรวงตามวรรคหนึ่งนั้นต้องเป็นหน่วยงานของรัฐซึ่งการเปิดเผยประเภทข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง (3) จะเป็นอุปสรรคร้ายแรงต่อการดำเนินการของหน่วยงานดังกล่าว

มาตรา 23 หน่วยงานของรัฐต้องปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลดังต่อไปนี้

(1) ต้องจัดให้มีระบบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลเพียงเท่าที่เกี่ยวข้อ และจำเป็นเพื่อการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์เท่านั้น และยกเลิกการจัดให้มีระบบดังกล่าวเมื่อหมดความจำเป็น

(2) พยายามเก็บข้อมูลข่าวสารโดยตรงจากเจ้าของข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่จะกระทบถึงประโยชน์ได้เสียโดยตรงของบุคคลนั้น

(3) จัดให้มีการพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา และตรวจสอบแก้ไขให้ถูกต้องอยู่เสมอเกี่ยวกับสิ่งดังต่อไปนี้

(ก) ประเภทของบุคคลที่มีการเก็บข้อมูลไว้

- (ข) ประเภทของระบบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล
- (ค) ลักษณะการใช้ข้อมูลตามปกติ
- (ง) วิธีการขอตรวจดูข้อมูลข่าวสารของเจ้าของข้อมูล
- (จ) วิธีการขอให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูล
- (ฉ) แหล่งที่มาของข้อมูล

(4) ตรวจสอบแก้ไขข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลในความรับผิดชอบให้ถูกต้องอยู่เสมอ

(5) จัดระบบรักษาความปลอดภัยให้แก่ระบบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้มีการนำไปใช้โดยไม่เหมาะสมหรือเป็นผลร้ายต่อเจ้าของข้อมูล

ในกรณีที่เกี่ยวข้องข้อมูลข่าวสาร โดยตรงจากเจ้าของข้อมูล หน่วยงานของรัฐต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลทราบล่วงหน้าหรือพร้อมกับการขอข้อมูลถึงวัตถุประสงค์ที่จะนำข้อมูลมาใช้ ลักษณะการใช้ข้อมูลตามปกติ และกรณีที่ขอข้อมูลนั้น เป็นกรณีที่สามารถให้ข้อมูลได้ด้วยความสมัครใจ หรือเป็นกรณีที่มีกฎหมายบังคับหน่วยงานของรัฐต้องแจ้ง ให้เจ้าของข้อมูลทราบในการให้จัดส่วนข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลไปยังที่ใดซึ่งจะเป็นผลให้บุคคลทั่วไปทราบข้อมูลข่าวสารนั้นได้ เว้นแต่เป็นไปตามลักษณะการใช้ข้อมูลตามปกติ

มาตรา 24 หน่วยงานของรัฐจะเปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลที่อยู่ในความควบคุมดูแลของตนต่อหน่วยงานของรัฐแห่งอื่นหรือผู้อื่น โดยปราศจากความยินยอมเป็นหนังสือของเจ้าของข้อมูลที่ให้ไว้ล่วงหน้าหรือในขณะนั้น มิได้เว้น แต่เป็นการเปิดเผยดังต่อไปนี้

- (1) ต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานของตน เพื่อการนำไปใช้ตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐแห่งนั้น
- (2) เป็นการใช้อ้างอิงข้อมูลตามปกติภายในวัตถุประสงค์ของการจัดให้มีระบบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลนั้น
- (3) ต่อหน่วยงานของรัฐที่ทำงานด้วยการวางแผน หรือการสถิติ หรือสำมะโนต่าง ๆ ซึ่งมีหน้าที่ต้องรักษาข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลไว้ไม่ให้เปิดเผยต่อไปยังผู้อื่น
- (4) เป็นการให้เพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัย โดยไม่ระบุชื่อหรือส่วนที่ทำให้รู้ว่าเป็นข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลที่เกี่ยวกับบุคคลใด
- (5) ต่อหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร หรือหน่วยงานอื่นของรัฐตามมาตรา 26 วรรคหนึ่ง เพื่อการตรวจคุณค่าในการเก็บรักษา
- (6) ต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อการป้องกันการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการสืบสวน การสอบสวน หรือการฟ้องคดี ไม่ว่าเป็นคดีประเภทใดก็ตาม



(7) เป็นการให้ซึ่งจำเป็น เพื่อการป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิตหรือสุขภาพของบุคคล

(8) ต่อศาล และเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐหรือบุคคลที่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะขอข้อเท็จจริงดังกล่าว

(9) กรณีอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลตามวรรคหนึ่ง (3) (4) (5) (6) (7) (8) และ (9) ให้มีการจัดทำบัญชีแสดงการเปิดเผยกำกับไว้กับข้อมูลข่าวสารนั้น ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่า พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ได้กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องส่งข้อมูลข่าวสารของราชการ เช่น โครงสร้างและการจัดองค์กรในการดำเนินงาน สรุปอำนาจหน้าที่สำคัญและวิธีการดำเนินงาน หนังสือเวียน ระเบียบ แบบแผน นโยบายหรือการตีความต่าง ๆ ไว้ให้ประชาชนเข้า ตรวจสอบ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด ทั้งนี้ หากมีส่วนที่ต้องห้ามมิให้เปิดเผยตามมาตรา 14 หรือมาตรา 15 ให้ลบหรือตัดทอนหรือทำโดยประการอื่นใดที่ไม่เป็นการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารนั้น โดยจะต้องคำนึงถึงกรณีที่ข้อมูลจะกระทบถึงประโยชน์ได้เสียโดยตรงของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง นอกจากนี้ หน่วยงานรัฐจะต้องจัดให้มีระบบจัดเก็บรักษาความปลอดภัยในแก่ระบบข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้มีการนำไปใช้โดยไม่เหมาะสมหรือเป็นผลร้ายต่อเจ้าของข้อมูล และจะต้องมีการแจ้งให้เจ้าของข้อมูลทราบล่วงหน้าหรือพร้อมกับการขอข้อมูลในกรณีที่จะนำข้อมูลมาใช้

### 2.2.3 พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ได้มีการระบุข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ในมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 19 ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลจะกระทำการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้หากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้ให้ความยินยอมไว้ก่อนหรือในขณะนั้น เว้นแต่บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้กระทำได้

การขอความยินยอมต้องทำโดยชัดแจ้ง เป็นหนังสือหรือทำโดยผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่โดยสภาพไม่อาจขอความยินยอมด้วยวิธีการดังกล่าวได้

ในการขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องแจ้งวัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลไปด้วย และการขอความยินยอมนั้นต้องแยกส่วนออกจากข้อความอื่นอย่างชัดเจน มีแบบหรือข้อความที่เข้าถึงได้ง่ายและเข้าใจ

ได้ รวมทั้งใช้ภาษาที่อ่านง่าย และไม่เป็นการหลอกลวงหรือทำให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเข้าใจผิด ในวัตถุประสงค์ดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการจะให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามแบบและข้อความที่คณะกรรมการประกาศกำหนดก็ได้

ในการขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องคำนึงอย่างถึงที่สุดในความเป็นอิสระของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในการให้ความยินยอม ทั้งนี้ ในการเข้าทำสัญญาซึ่งรวมถึงการให้บริการใด ๆ ต้องไม่มีเงื่อนไขในการให้ความยินยอมเพื่อเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ไม่มีความจำเป็นหรือเกี่ยวข้องสำหรับการเข้าทำสัญญาซึ่งรวมถึงการให้บริการนั้น ๆ

เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลจะถอนความยินยอมเสียเมื่อใดก็ได้ โดยจะต้องถอนความยินยอมได้ง่ายเช่นเดียวกับการให้ความยินยอม เว้นแต่มีข้อจำกัดสิทธิในการถอนความยินยอม โดยกฎหมายหรือสัญญาที่ให้ประโยชน์แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ การถอนความยินยอมย่อมไม่ส่งผลกระทบต่อกรเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลได้ให้ความยินยอมไปแล้วโดยชอบตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้

ในกรณีที่มีการถอนความยินยอมส่งผลกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในเรื่องใด ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องแจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบถึงผลกระทบจากการถอนความยินยอมนั้น การขอความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้ ไม่มีผลผูกพันเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล และไม่ทำให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลสามารถทำการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลได้

มาตรา 21 ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องทำการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลตามวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไว้ก่อนหรือในขณะที่เก็บรวบรวม การเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่แตกต่างไปจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้ตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่

(1) ได้แจ้งวัตถุประสงค์ใหม่นั้นให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบและได้รับความยินยอมก่อนเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยแล้ว

(2) บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้กระทำได้

มาตรา 26 ห้ามมิให้เก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับเชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง ความเชื่อในลัทธิ ศาสนาหรือปรัชญา พฤติกรรมทางเพศ ประวัติอาชญากรรมข้อมูลสุขภาพ ความพิการ ข้อมูลสหภาพแรงงาน ข้อมูลพันธุกรรม ข้อมูลชีวภาพ หรือข้อมูลอื่นใดซึ่งกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลในทำนองเดียวกันตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่

(1) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของบุคคลซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมได้ ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดก็ตาม

(2) เป็นการดำเนินกิจกรรมโดยชอบด้วยกฎหมายที่มีการคุ้มครองที่เหมาะสมของมูลนิธิ สมาคมหรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเมือง ศาสนา ปรัชญา หรือสหภาพแรงงานให้แก่สมาชิก ผู้ซึ่งเคยเป็นสมาชิก หรือผู้ซึ่งมีการติดต่ออย่างสม่ำเสมอกับมูลนิธิ สมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวโดยไม่ได้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลนั้นออกไปภายนอกมูลนิธิสมาคม หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรนั้น

(3) เป็นข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะด้วยความยินยอมโดยชัดแจ้งของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

(4) เป็นการจำเป็นเพื่อการก่อตั้งสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การปฏิบัติตามหรือการใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย หรือการยกขึ้นต่อสู้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย

(5) เป็นการจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับ

(ก) เวชศาสตร์ป้องกันหรืออาชีวเวชศาสตร์ การประเมินความสามารถในการทำงานของลูกจ้าง การวินิจฉัยโรคทางการแพทย์ การให้บริการด้านสุขภาพหรือด้านสังคม การรักษาทางการแพทย์ การจัดการด้านสุขภาพ หรือระบบและการให้บริการด้านสังคมสงเคราะห์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ไม่ใช่การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อมูลส่วนบุคคลนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบอาชีพหรือวิชาชีพหรือผู้มีหน้าที่รักษาข้อมูลส่วนบุคคลนั้นไว้เป็นความลับตามกฎหมาย ต้องเป็นการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลกับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์

(ข) ประโยชน์สาธารณะด้านการสาธารณสุข เช่น การป้องกันด้านสุขภาพจากโรคติดต่ออันตรายหรือโรคระบาดที่อาจติดต่อหรือแพร่เข้ามาในราชอาณาจักร หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพของยา เวชภัณฑ์ หรือเครื่องมือแพทย์ ซึ่งได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมและเจาะจงเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเฉพาะการรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลตามหน้าที่หรือตามจริยธรรมแห่งวิชาชีพ

(ค) การคุ้มครองแรงงาน การประกันสังคม หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้มีสิทธิตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือการคุ้มครองทางสังคม ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเป็นสิ่งจำเป็นในการปฏิบัติตามสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลหรือเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

(ง) การศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือสถิติ หรือประโยชน์สาธารณะอื่น ทั้งนี้ ต้องกระทำเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และได้จัด



ให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(จ) ประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ โดยได้จัดให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานและประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลชีวภาพตามวรรคหนึ่งให้หมายถึงข้อมูลส่วนบุคคลที่เกิดจากการใช้เทคนิคหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการนำลักษณะเด่นทางกายภาพหรือทางพฤติกรรมของบุคคลมาใช้ทำให้สามารถยืนยันตัวตนของบุคคลนั้นที่ไม่เหมือนกับบุคคลอื่นได้ เช่น ข้อมูลภาพจำลองใบหน้า ข้อมูลจำลองม่านตา หรือข้อมูลจำลองลายนิ้วมือ

ในกรณีที่เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับประวัติอาชญากรรม ต้องกระทำภายใต้การควบคุมของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้ โดยได้รับยกเว้น ไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือมาตรา 26

บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับข้อมูลส่วนบุคคลจากการเปิดเผยตามวรรคหนึ่ง จะต้องไม่ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งไว้กับผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลในการขอรับข้อมูลส่วนบุคคลนั้น

ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องขอความยินยอมตามวรรคหนึ่ง ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลต้องบันทึกการใช้หรือเปิดเผยนั้นไว้ในรายการตามมาตรา 39

มาตรา 28 ในกรณีที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลส่งหรือโอนข้อมูลส่วนบุคคลไปยังต่างประเทศประเทศปลายทางหรือองค์การระหว่างประเทศที่รับข้อมูลส่วนบุคคลต้องมีมาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่เพียงพอ ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์การให้ความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดตามมาตรา 16 (5) เว้นแต่

- (1) เป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย
- (2) ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลโดยได้แจ้งให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลทราบถึงมาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่ไม่เพียงพอของประเทศปลายทางหรือองค์การระหว่างประเทศที่รับข้อมูลส่วนบุคคลแล้ว
- (3) เป็นการจำเป็นเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาซึ่งเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลเป็นคู่สัญญา หรือเพื่อใช้ในการดำเนินการตามคำขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลก่อนเข้าทำสัญญานั้น

(4) เป็นการกระทำตามสัญญาระหว่างผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลกับบุคคลหรือนิติบุคคลอื่น เพื่อประโยชน์ของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

(5) เพื่อป้องกันหรือระงับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลหรือบุคคลอื่น เมื่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่สามารถให้ความยินยอมในขณะนั้นได้

(6) เป็นการจำเป็นเพื่อการดำเนินการกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะที่สำคัญ

ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่เพียงพอของประเทศปลายทางหรือองค์การระหว่างประเทศที่รับข้อมูลส่วนบุคคล ให้เสนอต่อคณะกรรมการเป็นผู้วินิจฉัย ทั้งนี้ คำวินิจฉัยของคณะกรรมการอาจขอให้ทบทวนได้เมื่อมีหลักฐานใหม่ทำให้เชื่อว่าประเทศปลายทางหรือองค์การระหว่างประเทศที่รับข้อมูลส่วนบุคคลมีการพัฒนามีมาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่เพียงพอ

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ได้กำหนดว่า ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลที่จะกระทำการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้หากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลไม่ได้ให้ความยินยอมไว้ก่อน หรือในขณะนั้น เว้นแต่บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้กระทำได้ และการขอความยินยอมต้องทำโดยชัดแจ้ง เป็นหนังสือหรือทำโดยผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และในการเก็บรวบรวมข้อมูลจะต้องมีการแจ้งถึงวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมให้กับเจ้าของข้อมูลทราบและได้รับความยินยอมก่อนเก็บรวบรวมข้อมูล

#### 2.2.4 แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) มาตรา 21/1 ซึ่งระบุไว้ว่า “ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำแผนนิรภัย ในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินพลเรือน ในระดับประเทศซึ่งต้องสอดคล้องกับอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี และต้องจัดให้มีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทุก ๆ ปี โดยแผนดังกล่าวให้มีคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนแต่งตั้ง เพื่อขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย” โดยแผนดังกล่าวถือเป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนของประเทศ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยเป็นการดำเนินงานด้านกฎหมาย กฎระเบียบร่วมกับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบมาตรฐานการจัดการด้านนิรภัยการบินพลเรือนเพื่อเป้าหมายสำคัญ

ในการปรับปรุงพัฒนา และคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยสูงสุดของการบินพลเรือน อันจะนำไปสู่ความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรม การบินของประเทศ ซึ่งแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการประกาศนโยบายนิรภัย ในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2566 ประกาศ ณ วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ไว้ว่า “ประเทศไทย มุ่งมั่นที่จะดำเนินการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ ดังนี้ (4) ส่งเสริม ให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของประเทศทั้งหมด โดยส่งเสริมให้เกิดการ แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพล เรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อ วัตถุประสงค์ในการพัฒนาการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการจัดการด้านความปลอดภัย เชิงรุก และ (10) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศ ด้านความปลอดภัย เพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูล และจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น” ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้อง กับนโยบายดังกล่าว องค์กรด้านการบินพลเรือนจึงควรกำหนดให้มีกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูล ระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน โดยต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันข้อมูล (Authoritative Safeguard) ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการคุ้มครองข้อมูล ส่วนบุคคล เพื่อมั่นใจได้ว่าการนำข้อมูลไปใช้จะไม่สร้างความเสียหายให้แก่บุคคลหรือองค์กรที่ เกี่ยวข้องกับข้อมูล เช่น การปกปิดข้อมูลบางส่วน (De-identification) หรือการสรุปข้อมูลภาพรวม (Summarized and Aggregated) นอกจากนี้การพิทักษ์ข้อมูลยังช่วยส่งเสริมให้บุคคลให้ข้อมูลที่ เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยซึ่งจะสามารถพัฒนาระบบ SMS ให้มีประสิทธิภาพได้ โดยบุคคล ดังกล่าวจะไม่ถูกลงโทษหากการกระทำนั้นไม่ได้มีสาเหตุมาจากการจงใจ การประมาทเลินเล่ออย่าง ร้ายแรง หรือการละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น (Just culture)

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่าแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme) ได้กำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนจัดให้มีกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่าง องค์กรด้านการบินพลเรือน โดยจะต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันข้อมูลตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อมั่นใจได้ว่าการนำ ข้อมูลไปใช้จะไม่สร้างความเสียหายให้แก่บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล เช่น การปกปิด ข้อมูลบางส่วน (De-identification) หรือการสรุปข้อมูลภาพรวม (Summarized and Aggregated) ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS)

**2.2.5 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการ รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2562) ได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15/10 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ในการออกข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนไว้ โดยข้อกำหนดนี้กำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยแบ่งการรายงานออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

(1) การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (Mandatory Occurrence Reporting) โดยเมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก เกิดขึ้น ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของตน ในองค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบิน จัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ และส่งให้กับสำนักงานโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกิน 72 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว หากเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์รุนแรงให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินแจ้งเหตุการณ์ (Notify)มายังสำนักงานโดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งให้สำนักงานภายใน 24 ชั่วโมงนับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว เมื่อองค์กรด้านการบินพลเรือนได้จัดส่งรายงานเบื้องต้นให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแล้ว ต้องจัดให้มีกระบวนการในการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Occurrence Analysis) เพื่อระบุปัจจัยอันตราย (Hazard Identification) และประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment) โดยสามารถพิจารณาเป็นรายเหตุการณ์หรือเป็นกลุ่มของเหตุการณ์ได้ จากนั้นต้องมีการกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง (Risk Control Measure) ซึ่งเป็นมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive Action) หรือมาตรการแก้ไข (Corrective Action) เพื่อลดความเสี่ยง โดยพิจารณาจากผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และเพื่อให้กระบวนการจัดการความเสี่ยงข้างต้นบรรลุตามวัตถุประสงค์ องค์กรด้านการบินพลเรือนอาจประสานขอข้อมูลที่จำเป็น หรือดำเนินการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยร่วมกับองค์กรด้านการบินพลเรือนรายอื่น หรือผู้ทำการบินที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ได้ โดยจะต้องมีการพิทักษ์ข้อมูลสารสนเทศและแหล่งที่มาของข้อมูลดังกล่าว ในกรณีที่เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ผ่านกระบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเรียบร้อยแล้ว พบว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมีความเสี่ยงซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของตนอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบิน (Aviation Safety Risk) อย่างมีนัยสำคัญ ที่เกิดมาจากการดำเนินงานของตน ให้องค์กรด้านการบินพลเรือนจัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และส่งกลับให้สำนักงานภายใน 60 วัน นับจากวันที่

ส่งรายงานเบื้องต้นของเหตุการณ์ ทั้งนี้ หากไม่สามารถส่งรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ให้สำนักงานภายในระยะเวลาที่กำหนดได้ ให้องค์กรด้านการบินพลเรือนแจ้งให้สำนักงานทราบก่อนครบกำหนดระยะเวลา พร้อมแจ้งเหตุผลและส่งรายงานดังกล่าวให้สำนักงานภายใน 60 วัน นับจากวันที่ครบกำหนด เว้นแต่มีเหตุจำเป็นซึ่งมิใช่ความผิดของตนและได้แจ้งให้สำนักงานทราบแล้ว

(2) การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Occurrence Reporting) โดยเมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่นอกเหนือจากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับเกิดขึ้น หรือมีเหตุการณ์ใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน รวมถึงอาจเป็นปัจจัยอันตรายในการบิน องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินอาจจัดส่งรายงานของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนั้น ให้แก่สำนักงานเพื่อนำไปใช้ในการส่งเสริมและการพัฒนาระบบความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศต่อไป ซึ่งเมื่อสำนักงานได้รับรายงานภาคสมัครใจแล้ว อาจร้องขอให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติมหรือประสบการณ์ที่เกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ในการป้องกันหรือแก้ไขเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนั้น ได้ นอกจากนี้บุคคลหรือองค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินอาจรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ตนรับทราบมายังสำนักงานได้ โดยตรงในนามบุคคลหรือองค์กรนั้นก็ได้อีกจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้ง 2 ประเภท องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องมีการติดตามผลการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการจัดการความเสี่ยงที่ระบุไว้ในรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ โดยให้สำนักงานกำกับติดตามการดำเนินการและมีอำนาจสั่งให้องค์กรด้านการบินพลเรือน ผู้ทำการบิน หรือบุคคลหรือองค์กรอื่นนอกจากองค์กรด้านการบินพลเรือนส่งข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ นอกจากนี้ต้องมีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัย โดยต้องจัดให้มีกระบวนการในการจำกัดการเข้าถึงข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้ง 2 ประเภท และต้องมีการพิทักษ์ข้อมูลสารสนเทศและแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยด้วย

จากข้อกำหนดนี้สรุปได้ว่า เมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก เกิดขึ้น ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของตน องค์กรด้านการบินพลเรือนจะต้องจัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนภายในระยะเวลาที่กำหนด และหากองค์กรด้านการบินพลเรือนได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยแล้ว พบว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมีความเสี่ยงซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของตนอย่างมีนัยสำคัญ ให้จัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย



ภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final report) ส่งไปยังสำนักงานการบินพลเรือนภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ องค์กรด้านการบินพลเรือนสามารถรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก ได้ ผ่านการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ โดยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้ง 2 ประเภท จะต้องมีการพิทักษ์ข้อมูลสารสนเทศ และแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยด้วย

### 2.2.6 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2563) กล่าวว่า ตามที่ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2562 ข้อ 5 (11) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ในการจัดทำกฎหมายการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อสนับสนุน Just culture และการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ข้อ 16 (2) ที่กำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องดำเนินการพิทักษ์ข้อมูลสารสนเทศ และแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยและระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ภาคบังคับและภาคสมัครใจตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยข้อกำหนดนี้ได้กำหนดให้องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้จาก

(1) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจและภาคบังคับ

(2) การบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน

โดยมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยดังกล่าว ต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ถูกระบุถึงในรายงาน ผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากการถูกกล่าวโทษ หรือถูกลงโทษภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งจะสนับสนุนให้มีข้อมูลสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ข้อกำหนดดังกล่าวได้มีการกล่าวให้การพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน โดยมีหลักเกณฑ์ในการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้ และหลักเกณฑ์ที่จะไม่นำข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้ ดังนี้

(1) จะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น

(2) จะนำไปใช้โดยมีการป้องกันข้อมูล และมีการรักษาความลับของข้อมูล

(3) จะไม่นำไปใช้

เพื่อการกล่าวโทษหรือรับผิดทางวินัยทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางปกครองกับผู้รายงาน บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย หรือ

เพื่อเปิดเผยต่อสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ

เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด นอกเหนือจากการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือการพัฒนาด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

อย่างไรก็ตามข้อกำหนดนี้ ได้มีการกล่าวถึงกรณีที่ข้อมูลด้านความปลอดภัยจะไม่ได้รับการพิทักษ์ เมื่อผู้พิจารณาในกรณีต่าง ๆ ได้ตัดสินใจว่าข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยนั้น เกี่ยวข้องกับกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่พบว่ามีข้อเท็จจริงและสถานการณ์ซึ่งมีเหตุผลที่ทำให้เชื่อได้ว่าเกิดจากการจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำที่ฝ่าฝืนหรือขัดต่อกฎหมาย (Wilful Misconduct) หรือเกิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) หรือเกิดจากการละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น

(2) กรณีที่พบว่ามีจำเป็นต้องเปิดเผยเพื่อดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม และมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต

(3) กรณีที่พบว่าเป็นประโยชน์ในการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือพัฒนาด้านความปลอดภัยในการบิน และมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต

ในส่วนของการนำข้อมูลไปใช้หรือกรณีที่ต้องเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องมีการป้องกันข้อมูลและต้องจัดทำ



บันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย โดยต้องมีรายการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (1) บุคคลหรือองค์กรที่รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (2) วันที่ได้รับคำขอข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (3) วัตถุประสงค์ในการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้
- (4) เหตุผลและความจำเป็นในการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (5) การแจ้งรายละเอียดแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (ถ้ามี)
- (6) ความยินยอมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (ถ้ามี)
- (7) วันที่อนุมัติเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (8) ผู้มีอำนาจอนุมัติการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

นอกจากนี้ องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีผู้พิจารณาในการอนุมัติให้เปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยประเภทต่าง ๆ แล้ว องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีผู้ดูแลในการรับผิดชอบพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดนี้ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- (1) กฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ
- (2) กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- (3) ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (4) กฎหมายหรือกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

จากข้อกำหนดนี้สรุปได้ว่าหากองค์กรด้านการบินพลเรือนต้องการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ไปใช้ในการแลกเปลี่ยนภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือนนั้น จะต้องมีการกำหนดกระบวนการในการพิทักษ์ข้อมูลอย่างชัดเจน หลักเกณฑ์ในการนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ รวมถึงการจัดทำบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูล และต้องมีการ

กำหนดผู้พิจารณา ผู้ดูแล เพื่อให้มีการปฏิบัติเป็นไปตามข้อกำหนดนี้และสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 2.2.7 Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)

Civil Aviation Safety Authority (CASA) กล่าวว่า เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือน (ICAO) กำหนดในเอกสารภาคผนวก 19 ให้มีการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับมายังหน่วยงานกำกับดูแล จึงได้ออกเอกสารเพื่อแจ้งข้อมูลแก่หน่วยงานภายใต้การกำกับดูแล จัดให้มีกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยข้อมูลหลัก ๆ ที่หน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลจะต้องแจ้ง ประกอบด้วย

- (1) ชื่อขององค์กร/หน่วยงาน (Operator names)
- (2) เลขทะเบียนของอากาศยาน (Registration numbers)
- (3) เวลาที่เกิดเหตุการณ์ (Times)
- (4) วันที่เกิดเหตุการณ์ (Dates)
- (5) สถานที่เกิดเหตุการณ์ (Locations)
- (6) รายละเอียดของเหตุการณ์ (A description of the event)

เมื่อได้รับรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยแล้ว หน่วยงานกำกับดูแลต้องนำรายงานดังกล่าวมาตรวจสอบและจัดเก็บเป็นสถิติในระบบฐานข้อมูล (Database) โดยทุกสัปดาห์จะต้องมีการสรุปสถิติของข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยด้วย หากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ถือว่าส่งผลกระทบต่อพลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานกำกับดูแลอาจพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง และสามารถแจ้งให้หน่วยงานภายใต้กำกับให้มีการวิเคราะห์สาเหตุด้านความปลอดภัยและกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้

นอกจากนี้ หน่วยงานกำกับดูแลยังสามารถนำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไปใช้ในกระบวนการสอบสวนอากาศยาน และตรวจสอบดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัยตามภาคผนวก 19 ของหน่วยงานภายใต้กำกับได้ เช่น

- (1) ตรวจสอบระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรว่าเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือไม่
- (2) ตรวจสอบมาตรการจัดการด้านความปลอดภัยที่หน่วยงานภายใต้กำกับได้กำหนด และการดำเนินการตามมาตรการนั้นได้อย่างครบถ้วน

(3) ตรวจสอบว่าหน่วยงานภายใต้กำกับได้นำระบบการจัดการด้านนิรภัยไปใช้ในทางที่ผิดหรือดัดแปลงเพื่อจุดประสงค์ที่ไม่เหมาะสมหรือไม่

ในส่วนของการเผยแพร่ข้อมูลสถิติการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไปยังสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ของหน่วยงานกำกับ สามารถทำได้ภายใต้ข้อจำกัดของมาตรฐานและกฎหมายที่กำหนด โดยจะต้องมีการปกปิดข้อมูลบางส่วน (De-identification) เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่ถูกอ้างอิงในรายงาน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน หากหน่วยงานใดต้องการข้อมูลรายงานไปใช้สำหรับการดำเนินคดีทางแพ่ง จะต้องได้รับอนุญาตจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในรายงานเหตุการณ์นั้น ๆ

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่า Civil Aviation Safety Authority (CASA) ได้กำหนดให้มีการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับมายังหน่วยงานกำกับดูแล โดยหน่วยงานกำกับดูแลจะต้องมีการรายงานดังกล่าวเข้ามาตรวจสอบและจัดทำเป็นสถิติข้อมูล และจะต้องนำรายงานดังกล่าวไปเข้าสู่กระบวนการสอบสวนอากาศยานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยตามภาคผนวก 19 นอกจากนี้ ในการเปิดเผยข้อมูลหรือรายงานดังกล่าวจะต้องดำเนินการภายใต้ข้อจำกัดของมาตรฐานและกฎหมายที่กำหนด

### 2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ฉันทนนท์ แก้วมณี (2563) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยการแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัยด้านการบินระหว่างหน่วยงานภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย ซึ่งพบว่าปัจจัยที่พบประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่ 1 ความพร้อม และขีดความสามารถขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ปัจจัยที่ 2 คุณภาพของบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนของการบิน ปัจจัยที่ 3 การสนับสนุน และความร่วมมือจากผู้บริหารองค์กร และภาครัฐ ปัจจัยที่ 4 ความเกี่ยวข้องของข้อมูลกรณีอากาศยานประสพเหตุ ปัจจัยที่ 5 การกำกับดูแล การออกระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานจากภาครัฐ และปัจจัยที่ 6 กระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และการติดตามผล โดยแต่ละปัจจัยได้เรียงลำดับน้ำหนักของค่าปัจจัย ดังนี้

ปัจจัยที่ 1 ความพร้อม และขีดความสามารถขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน หมายถึง การจัดให้มีช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ มีความสมบูรณ์ สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา และง่ายต่อการเลือกใช้ตามช่วงวัยต่าง ๆ การสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานอื่น ๆ ในปริมาณที่เหมาะสม มีการพิจารณาความเหมาะสม ความสะดวก และความง่ายต่อการใช้งานในการเลือกใช้เทคโนโลยีการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับกลุ่มคนประเภทต่าง ๆ มีการจัดช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ สারণในกรณีฉุกเฉิน มีการปฏิบัติงาน

ในพื้นที่ที่มีหน่วยงานอื่น ๆ ร่วมใช้งานในพื้นที่เดียวกัน มีวัฒนธรรมการทำงานที่จริงจังในการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานอื่น ๆ และสามารถที่จะรับการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา มีความจริงจังในการแก้ไข หรือติดตามเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยในอดีต มีช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานอื่น ๆ ที่สามารถมีการตอบกลับได้ และช่องทางเหล่านั้น มีความน่าเชื่อถือ และเพียงพอต่อการใช้งาน มีช่วงของการทดลองสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ก่อนเริ่มปฏิบัติงานจริง เพื่อให้ทราบถึงปัญหา และข้อขัดข้อง เล็งเห็น และได้รับประโยชน์จากข้อมูลที่ทำ การแลกเปลี่ยนตามที่มีการคาดหวัง มีทางเลือกที่สามารถประเมินความคุ้มค่า และราคาเบื้องต้นในการใช้ระบบสารสนเทศในรูปแบบต่าง ๆ มีการจัดตั้งคณะทำงานเสริม หรือที่ปรึกษาที่มีความรู้ ความสามารถ มีการจัดกิจกรรมพบปะ หรือละลายพฤติกรรมสำหรับบุคคล หรือหน่วยงานอื่นที่เข้ามา มีบทบาท มีบุคลากรที่รับผิดชอบด้านนิรภัยการบินอย่างเพียงพอ และมีการกำหนดตัวบุคคลที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน มีความพร้อมด้านเทคโนโลยี และระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย สามารถใช้ประโยชน์ได้จริง และรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ได้อย่างดี มีการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ มีการประเมินความเสี่ยงก่อนการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ มีทรัพยากรการทำงานที่ใกล้เคียงกับหน่วยงานที่ทำ การแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างยุติธรรม ไม่มีการผูกขาด และไม่มีการพึ่งพาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจนมากเกินไป จัดให้มีกระบวนการ วิธีการ ขั้นตอน รูปแบบหรือกลไกในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ชัดเจน มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับลายเซ็นดิจิทัลเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน มีนโยบาย วัตถุประสงค์ กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจน และมีการกำหนดเป้าหมาย วิสัยทัศน์ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ มีการปฏิบัติงานในพื้นที่สนามบินเพื่อการพาณิชย์เท่านั้น ไม่มีการกิจทางทหาร และสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลได้อย่างอิสระ ไม่ต้องคำนึงถึงเรื่องความขัดแย้ง ไม่มีการเสียประโยชน์ และไม่มีอิทธิพลภายนอกเข้ามารบกวน

ปัจจัยที่ 2 คุณภาพของบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนของการนิรภัยการบิน หมายถึง บุคลากรที่รับผิดชอบเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ และมีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูล บุคลากรสามารถมีส่วนร่วมร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ได้อย่างกว้างขวาง เท่าเทียม โดยมีความเคารพซึ่งกันและกัน และเห็นคุณค่าของความแตกต่างระหว่างบุคคล หรือหน่วยงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องเข้ามา มีบทบาทเป็นจำนวนมาก และบุคคล หรือหน่วยงานเหล่านั้นให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี บุคลากรมีความสัมพันธ์อันดี สนับสนุน ผูกพัน ไว้วางใจ และมีความเชื่อใจกับบุคลากรของหน่วยงานอื่น ๆ บุคลากรสามารถบริหารจัดการเกี่ยวกับปัจจัยมนุษย์ได้อย่างเหมาะสม บุคลากรมีความสามารถในการย่อความ คิดคำนวณ หรือคาดการณ์ผลในอนาคต บุคลากรมีจิตใจในการใฝ่เรียนรู้ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ในการแบ่งปันข้อมูล และมีความสมัครใจที่จะแลกเปลี่ยนข้อมูล บุคลากรทำ

การแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ และมีกระบวนการโต้ตอบ หรือกระทำระหว่างกันอย่างเหมาะสม บุคลากรมีลักษณะที่พร้อมจะทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลได้ตลอดเวลา และสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีจิตสำนึก บุคลากรมีจิตวิทยา มีความไวต่อความรู้สึกในการทำงานร่วมกับบุคคลอื่น และสามารถจัดการอารมณ์ของตนได้เป็นอย่างดี มีอำนาจตัดสินใจ และมีระดับหรือตำแหน่งที่เหมาะสม มีพื้นฐานการรับรู้ ความเชื่อ หรือความรู้สึกร่วมกันเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ คล้ายคลึงกับบุคลากรของหน่วยงานอื่น ๆ ข้อมูลที่ทำการแลกเปลี่ยนมีแหล่งที่มาที่น่าเชื่อถือ สามารถตรวจสอบความผิดพลาดได้ มีความต้องการข้อมูลที่หลากหลาย และต้องการรับทราบถึงสาเหตุที่แท้จริง มีประสิทธิภาพการทำงานด้านนิรภัยการบินสูง ข้อมูลที่ได้มีรูปภาพประกอบ ไม่มีความซ้ำซ้อน มีการเรียงลำดับโครงสร้าง ใช้ศัพท์ง่ายต่อการเข้าใจ และเหมาะสมกับระดับของผู้ที่ได้รับข้อมูล ข้อมูลมีความครบถ้วน ชัดเจน มีคุณภาพ ถูกต้อง สดใหม่ และทันต่อสถานการณ์ บุคลากรแต่ละช่วงอายุมีมุมมองเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ที่คล้ายคลึงกัน ข้อมูลที่ทำการแลกเปลี่ยนสามารถนำไปใช้ได้ทุกสถานการณ์ และองค์กรมีการบูรณาการด้านข้อมูลภายในองค์กรของตนอย่างเป็นระบบ

ปัจจัยที่ 3 การสนับสนุน และความร่วมมือจากผู้บริหารองค์กร และภาครัฐ หมายถึง ภาครัฐมีการกำกับดูแลในเรื่องของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มข้น มีการส่งเสริมความรู้ และประชาสัมพันธ์เรื่องของการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน มีการกำหนดกรอบระยะเวลาอย่างชัดเจน และรวดเร็ว มีการกำหนดระเบียบ ข้อบังคับ หรือกฎหมายที่ส่งผลให้เกิดความสะดวก สามารถนำไปใช้งานได้จริง และมีความสอดคล้องกับบริบทของสังคมไทย ให้การสนับสนุนทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ผู้บริหารยินดีที่จะให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ ผู้บริหารมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านความปลอดภัย และสามารถชี้แนะแนวทางเมื่อเกิดปัญหา มีการบังคับใช้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงานของตนเองอย่างจริงจัง มีการรายงานข้อมูลอากาศยานประสบเหตุต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้บริหารมีทักษะในการบริหารจัดการความร่วมมือ ทักษะการเจรจาความ และผู้บริหารปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี

ปัจจัยที่ 4 ความเกี่ยวข้องของข้อมูลกรณีอากาศยานประสบเหตุ หมายถึง กรณีอากาศยานประสบเหตุที่เกิดขึ้นมีสถานที่ ลักษณะการเกิดเหตุ ความรุนแรง หรือความเสียหายเหมือนหรือใกล้เคียงกับหน่วยงานอื่น ๆ ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนสามารถทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ได้อย่างอิสระ โดยไม่ต้องคำนึงถึงเรื่องการฟ้องร้อง หรือการลงโทษที่มีผลมาจากการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ และกรณีอากาศยานประสบเหตุที่เกิดขึ้นมีหน่วยงาน หรือบุคคลอื่น ๆ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย



ปัจจัยที่ 5 การกำกับดูแล การออกระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานจากภาครัฐ หมายถึง ภาครัฐมีการกำหนดขอบเขต หรืออำนาจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างชัดเจน มีการกำหนดระเบียบ ข้อบังคับ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบ แนวทาง วิธีการ หรือบรรทัดฐานการแลกเปลี่ยน ข้อมูลอย่างชัดเจน มีการกำหนดความหมาย หรือนิยามที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน บุคลากรภายใน องค์กรมีความยินดีที่จะเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยต่อเจ้าหน้าที่นิรภัยการบินภายในองค์กร

ปัจจัยที่ 6 กระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และการติดตามผล หมายถึง องค์กรมีความตั้งใจ และติดตามผลการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ หรือผลการทำงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างสม่ำเสมอ องค์กรทราบว่าข้อมูลที่ต้องการร้องขอจะต้องร้องขอกับหน่วยงานใด และทราบ ความต้องการของตนเองว่าต้องการข้อมูลประเภทใด ในรูปแบบไหน และข้อมูลที่ต้องการมีเงื่อนไข แบบใด มีกระบวนการป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ และในอดีตมีการใช้ ระยะเวลาในการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง และเหมาะสม

สิทธิบัญญัติ มงคลอภิบาล (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยเชิงสาเหตุที่นำไปสู่ผลการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัยขององค์กรในประเทศไทย กรณีศึกษา: ผู้ปฏิบัติงานในเขตพื้นที่ การบินของสนามบิน โดยจากผลการวิจัยพบว่าปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อผลการปฏิบัติงานด้าน ความปลอดภัยขององค์กรในประเทศไทย โดยใช้ค่าตรวจสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แสดงให้เห็นว่า ผลการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัยขององค์กร มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมความปลอดภัย บรรยากาศ ที่มีความปลอดภัย วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และระบบการจัดการความปลอดภัยจาก รูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงเส้นของปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อผลการปฏิบัติงานด้านความ ปลอดภัยขององค์กรในประเทศไทย หลังปรับรูปแบบกับข้อมูลเชิงประจักษ์ พบว่า พฤติกรรมความ ปลอดภัย บรรยากาศที่มีความปลอดภัย วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และระบบการจัดการ ความปลอดภัย ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม พบว่าปัจจัยด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกยังไม่มีอิทธิพลที่จะส่งเสริมให้เกิด บรรยากาศความปลอดภัย (มีค่าอิทธิพลเท่ากับ 0.37) เนื่องจาก วัฒนธรรมความปลอดภัย กับ บรรยากาศที่มีความปลอดภัย มีความทับซ้อนกันในบางประเด็นหรือคล้ายคลึง (Cox and Cheyne, 2000) ประกอบกับ วัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศไทย ยังเป็นเรื่องใหม่และผล การศึกษา ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Bordin Vongvitayapirom et.al. (2013) ที่ทำการศึกษากลุ่ม บริษัท ปตท.ซึ่งพบว่าระดับวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยขององค์กรอยู่ในระดับ 3.3 คือ Calculative (Hudson, 2007) รวมทั้ง การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคมไทย เพื่อลดอุบัติเหตุทางท้อง ถนน ยังนับเป็นวาระแห่งชาติของวิศวกรรมสถานฯ ในปี 2557 ที่ผ่านมา Komson Maleesee (2014)



และที่สำคัญการดำเนินงานในเรื่องความปลอดภัยโดยเฉพาะองค์กรในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทย เกิดขึ้นจากถูกบังคับด้วยกฎหมาย (พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 (ฉบับที่ 11) ไม่ได้เกิดขึ้นจากใจ จึงอาจจะไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัย รวมทั้งจากผลการศึกษาของ G.K. Gill, G.S. Shergill (2004) เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินของประเทศนิวซีแลนด์ พบว่า พนักงานไม่ค่อยให้ความสำคัญกับเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยเฉพาะพนักงานของสนามบิน

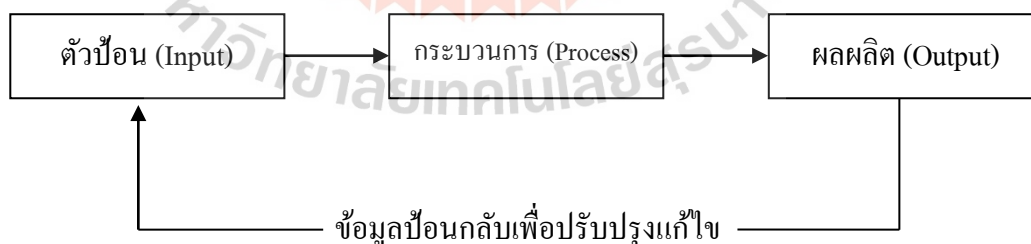
ฐิติกานต์ นลองไกรเดช (2564) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาเปรียบเทียบผลการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านการบินต่อการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยของบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากบุคลากรด้านการบินในประเทศไทยจำนวนรวม 517 ตัวอย่าง ด้วยแบบสอบถาม และนำมาวิเคราะห์ทางสถิติประกอบด้วย ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สถิติทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยพบว่าบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย มีค่าเฉลี่ยระดับการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรที่ระดับเห็นด้วยซึ่งประกอบไปด้วย 5 ด้าน คือ 1) ด้านนโยบายความปลอดภัยในองค์กร 2) องค์กรประกอบที่สำคัญของระบบความปลอดภัย 3) ปัญหาของความเสี่ยง 4) ความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร และ 5) ความท้าทายในอนาคตที่เป็นไปได้ ผลการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มที่ได้เข้ารับการฝึกอบรมการจัดการความปลอดภัย ภายในระยะเวลาสองปีและกลุ่มที่ไม่ได้เข้ารับการฝึกอบรมนั้น พบว่า ในด้านนโยบายความปลอดภัยในองค์กรส่งผลต่อระดับการรับรู้ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ด้านองค์ประกอบที่สำคัญของระบบความปลอดภัยส่งผลต่อระดับการรับรู้ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ด้านปัญหาของความเสี่ยงส่งผลต่อระดับการรับรู้ที่ไม่ต่างกัน ด้านความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรส่งผลต่อระดับการรับรู้ที่ไม่ต่างกัน และด้านความท้าทายในอนาคตที่เป็นไปได้ส่งผลต่อระดับการรับรู้ที่ไม่ต่างกัน

พงศันที ทูมมานนท์ (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติการบินด้านมนุษยปัจจัยและภารกิจปัจจัยของนักบินลำเลียง กองบิน 6 กองทัพอากาศ จากการวิจัยได้ศึกษากระบวนการจัดการความเสี่ยง (Operational Risk Management ;ORM) ที่ถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลายเพื่อระบุความเสี่ยง วิเคราะห์ความเสี่ยง จัดการความเสี่ยง ควบคุมความเสี่ยงและประเมินผลอย่างเป็นวงรอบ หรือปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุทั้ง 5 (5M Model) ที่กล่าวถึงผลกระทบต่อการจัดการทั้ง 5 ด้าน คือ มนุษย์ เครื่องจักร สื่อกลาง การจัดการและภารกิจ หรือรูปแบบสาเหตุของความผิดพลาดจากมนุษยปัจจัยของเรือสำเภาที่กล่าวถึงการเกิดความปลอดภัยในแต่ละระดับชั้นของการทำงานของมนุษย์ที่เกี่ยวข้องจนทำให้เกิดอุบัติเหตุในที่สุด ซึ่งเกิดจากมนุษย์

ทั้งสั้น หรือลำดับขั้นในเชิงพฤติกรรม ตั้งแต่ระดับผู้ปฏิบัติจนถึงระดับองค์กรของ Shappell และ Wiegmann (HFACS) ที่เป็นการระบุถึงความปลอดภัยที่เกิดในแต่ละระดับขององค์กร ตั้งแต่ระดับผู้บริหารจนถึงระดับล่าง หรือทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงในชีวิต (Life Change Unit Theory) ที่กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงในชีวิตของบุคคลทั้งด้านลบและด้านบวกต่างส่งผลต่อสภาวะจิตใจของบุคคลนั้น ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยได้

ทิสนา แชมมณี (2545) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ ทฤษฎีระบบ (System Approach) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดที่ใช้ในการจัดการสิ่งต่าง ๆ ให้เป็นระเบียบ เพื่อนำไปสู่การทำงานให้ตรงกับเป้าหมายที่ต้องการ โดยทฤษฎีระบบเป็นการจัดการองค์ประกอบของระบบในกรอบความคิดของตัวป้อน กระบวนการ กลไกควบคุมการผลิต ข้อมูลป้อนกลับ และนำเสนอผ้งของระบบในรูปแบบของระบบที่สมบูรณ์ สามารถแบ่งส่วนประกอบสำคัญของระบบได้ออกเป็น 5 ส่วน ดังภาพที่ 2.1

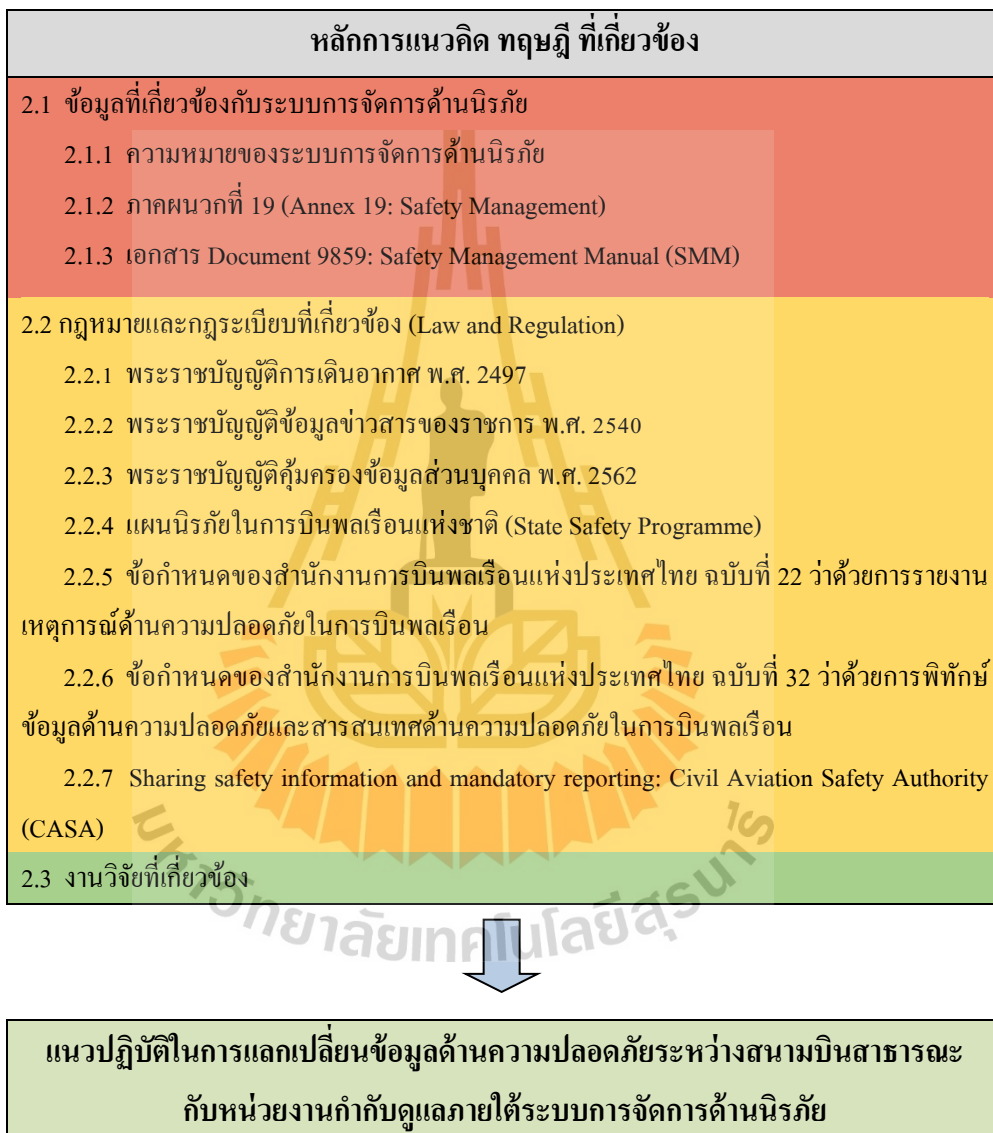
1. ตัวป้อน คือ องค์ประกอบต่าง ๆ ในระบบ หรือ เป็นสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบนั้น โดยจำนวนและความสำคัญขึ้นอยู่กับความรู้ ความคิด และประสบการณ์ของผู้จัดระบบ
2. ประมวลผล คือ การจัดการความสัมพันธ์ขององค์ประกอบให้มีลักษณะที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุเป้าหมาย ทั้งนี้ ระบบต่าง ๆ อาจมีลักษณะของการจัดการความสัมพันธ์ที่แตกต่างกันได้ ขึ้นอยู่กับความรู้ ความคิด และประสบการณ์ของผู้จัดระบบ
3. ผลผลิต คือ ผลที่เกิดขึ้นจากกระบวนการดำเนินงาน หากเป็นไปตามที่เป้าหมายกำหนดไว้ แปลว่าระบบนั้นเป็น ไปอย่างมีประสิทธิภาพ หากเกิดข้อบกพร่องหรือข้อแก้ไข ควรพิจารณาปรับปรุงกระบวนการหรือตัวป้อนซึ่งเป็นเหตุในเกิดผลนั้น



ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบของระบบที่สมบูรณ์

## 2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้ผู้วิจัยสามารถสร้างกรอบแนวคิดสำหรับทำการวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตภัย ได้ดังภาพ



ภาพที่ 2.2 กรอบแนวคิดการวิจัย

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยในครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

- 3.1 วิธีวิจัย และขั้นตอนในการวิจัย
- 3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 การพิทักษ์สิทธิ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

#### 3.1 วิธีวิจัย และขั้นตอนในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งมีวิธีวิจัยทั้งหมด 6 ขั้นตอน ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

- 1) ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย เพื่อนำข้อมูลมาใช้เป็นเกณฑ์ และวิธีการสร้างเครื่องมือในงานวิจัยนี้ รวมถึงกำหนดกรอบแนวคิดในการสร้างเครื่องมือให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษา
- 2) เขียนลักษณะคำถามให้ตรงกับสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการทราบ เพื่อนำข้อมูลมาทำการศึกษาวิเคราะห์ โดยการสร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ซึ่งประกอบด้วยชุดคำถามแบบปลายเปิด (Open-end questions) สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview)
- 3) นำแบบสอบถามเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบรูปแบบและความเหมาะสมในการนำไปใช้ ก่อนนำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน พิจารณาตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยใช้หลักการค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence; IOC) จากนั้นผู้วิจัยนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงแบบสอบถามเพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ครบถ้วน สมบูรณ์

และมีประสิทธิภาพในการนำไปใช้มากที่สุด จากนั้นจึงนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์อีกครั้ง เพื่อขอความเห็นชอบก่อนนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล

4) ดำเนินการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ โดยเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยตนเอง ตามเครื่องมือวิจัยที่สร้างขึ้น และทำการบันทึกการสัมภาษณ์ด้วยเครื่องบันทึกเสียง

5) นำแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์ของข้อมูลมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ร่วมกับกฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สรุปตัวแปรทั้งหมด และทำการทบทวนวรรณกรรมอย่างมีระบบ

6) นำผลการวิเคราะห์และสังเคราะห์เนื้อหาฉบับบันทึกในรูปแบบเอกสารเพื่อข้อมูลนำเสนอข้อมูล สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการวิจัย และแสดงข้อเสนอแนะในการวิจัย

### 3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1) เจ้าหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านบินพลเรือนมาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 2 คน ดังนี้

สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (Aviation Safety Management Department) ผู้จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) จำนวน 1 คน

เจ้าหน้าที่ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (Aerodrome Standards Department) จำนวน 1 คน

2) ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะมาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน ดังนี้

ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน

ผู้แทนจากกรมท่าอากาศยาน จำนวน 1 คน

ผู้แทนจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน

### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ที่สร้างขึ้นจากข้อมูลงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้แบบสัมภาษณ์ที่ต้องการ โดยแบบสัมภาษณ์นี้จะใช้รูปแบบลักษณะคำถามแบบปลายเปิด (Open-end question)

### 3.4 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นและจัดเรียงชุดคำถามของแบบสัมภาษณ์ตามกรอบแนวความคิดของงานวิจัย ซึ่งเป็นผลจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ ชุดแบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยของสนามบินสาธารณะ จากนั้นนำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นไปตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมของเครื่องมือ ก่อนนำไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่กำหนดไว้ ดังนี้

1) นำแบบสอบถามเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบรูปแบบและความเหมาะสมในการนำไปใช้

2) นำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน เพื่อพิจารณาตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยพิจารณาความสอดคล้องของคำถามในส่วนต่าง ๆ ให้มีความถูกต้อง ตรงประเด็น และไม่มีการซ้ำของคำถาม ด้วยการพิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนและเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- +1    แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 0    ไม่แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 1    แน่ใจว่าคำถามไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

จากนั้นนำแบบสอบถามที่ได้รับการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญแล้ว ไปหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Concurrence; IOC) ของแต่ละคำถาม ดังนี้

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

- $\sum R$     =    ผลรวมคะแนนของผู้เชี่ยวชาญ
- $N$        =    จำนวนผู้เชี่ยวชาญ
- $IOC$      =    ค่าดัชนีความสอดคล้องหรือความตรงเชิงเนื้อหา

โดยผู้วิจัยจะตัดคำถามที่ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องที่มีค่าน้อยกว่า 0.5 เพราะถือว่าเป็นคำถามที่ขาดความตรงตามเนื้อหาและไม่เหมาะสม จากนั้นนำคำถามที่ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง 0.5 ถึง 1.00 ไปใช้ในการเก็บข้อมูล ก่อนนำไปใช้ผู้วิจัยจะนำเสนอแบบสอบถามให้แก่อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อพิจารณาก่อนนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่กำหนดไว้



### 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นการเก็บข้อมูล โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) จากเจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 2 คน ฝ่ายละ 1 คน และผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยของสนามบินสาธารณะ จำนวน 3 คน หน่วยงานละ 1 คน จากนั้นนำไปตรวจสอบความถูกต้อง และความสมบูรณ์ของข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์และสังเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ร่วมกับ กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอผลการวิเคราะห์ที่ได้

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการสังเคราะห์และวิเคราะห์เนื้อหาจากการเก็บรวบรวมข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญร่วมกับ กฎ ระเบียบ มาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาเกี่ยวกับประเด็นเนื้อหาหลัก (Major Themes) และประเด็นย่อย (Sub Themes) รวมถึงหัวข้อประเภทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามแนวทางของการวิจัยเชิงคุณภาพ ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล เปรียบเทียบ และนำข้อมูลที่ได้มาประมวลผลทั้งหมดมาพิจารณา

### 3.7 การพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยครั้งนี้ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลของบุคคล ดังนั้น การนำข้อมูลไปใช้จะต้องคำนึงถึงการยินยอมข้อมูลและการรักษาความลับให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยผู้วิจัยได้มีการอธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนต่าง ๆ ของการวิจัย การนำข้อมูลไปใช้ ความมีอิสระในการร่วมวิจัยหรือถอนตัวจากการวิจัยซึ่งไม่มีผลต่อผู้ให้ข้อมูล ในส่วนของการรักษาความลับของผู้ใช้ข้อมูลนั้น ผู้วิจัยได้ชี้แจงกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญว่าจะไม่มีการเปิดเผยชื่อจริง โดยจะใช้เป็นนามแฝง หรือสัญลักษณ์ข้อความอื่นแทน เพื่อปกป้องความเป็นส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และผู้วิจัยได้ขออนุญาตผู้ให้ข้อมูลสำคัญก่อนการบันทึกเสียง อัดวิดีโอภาพ พร้อมทำรายการบันทึกเสียงและวิดีโอภาพเมื่อสิ้นสุดการศึกษา และการนำข้อมูลไปใช้อภิปรายหรือตีพิมพ์ จะเผยแพร่ในส่วนของภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับเชิงวิชาการเท่านั้น

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาทฤษฎี ภาวะเบี่ยง และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย นำมาวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎีระบบ (System Theory) เพื่อให้ได้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย จากนั้นดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) มาวิเคราะห์แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษาทฤษฎี ภาวะเบี่ยง และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

4.1.1 ภาคผนวก 19 (Annex 19): Safety Management

4.1.2 เอกสาร Document 9859: Safety Management Manual (SMM)

4.1.3 แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

4.1.4 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

4.1.5 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

4.1.6 Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยฯ ตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ที่ได้จากการวิเคราะห์จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

4.2.1 ตัวป้อน (Input)

4.2.2 กระบวนการ (Process)

4.2.3 ผลผลิต (Output)



#### 4.1 ผลการวิเคราะห์ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษา ทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ  
กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบและ  
เอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

4.1.1 ภาคผนวก 19 (Annex 19): Safety Management

4.1.2 เอกสาร Document 9859: Safety Management Manual (SMM)

4.1.3 แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

4.1.4 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22  
ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

4.1.5 ข้อกำหนดของของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32  
ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

4.1.6 Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety  
Authority (CASA)

จากนั้นนำไปสรุปผลการวิเคราะห์ที่ได้ ดังตารางที่ 4.1 - 4.3

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสถานบันสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
<p>ภาคผนวก 19 (Annex 19): Safety Management</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ระบบการจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อใช้สำหรับวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ</li> <li>2. ข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น ข้อมูลจากการสอบสวนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย รวมถึงข้อมูลจากรายงานการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ทั้งในส่วนของภาคบังคับ และภาคสมัครใจ</li> <li>3. ผู้รับผิดชอบในการจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย รวมถึงมีผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งจะต้องทำหน้าที่ในการพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลและการนำข้อมูลไปใช้</li> </ol>

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
<p>เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ระบบการจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและสามารถบริหารจัดการข้อมูลได้อย่างเป็นระบบ เพื่อให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้มในการเกิดเหตุการณ์ ส่งเสริมมาตรการที่จะบรรเทา หลีกเลี่ยงการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย</li> <li>2. บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยบุคลากรเหล่านั้นจะต้องมีทักษะในการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการคัดแยกประเภทของข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และการนำข้อมูลไปใช้งาน อีกทั้งจะต้องจัดให้มีบุคลากรที่ทำหน้าที่ในการพิจารณาเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ตามกระบวนการที่ทักซ์ ข้อมูลด้านความปลอดภัยด้วย</li> <li>3. ข้อมูลด้านความปลอดภัยต่าง ๆ เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>- รายงานการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย</li> <li>- รายงานการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ingsภาคบังคับ (Mandatory occurrence reports) และภาคสมัครใจ (Voluntary reports)</li> <li>- ทะเบียนปัจจัยอันตรายและการประเมิน (Risk Assessment register)</li> </ul> </li> </ol>



**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตยภัต (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (ต่อ)	ตัวป้อน (Input)
<p>แผนนิตยภัตในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลจากการตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหว (Inspections of the movement area)</li> <li>1. ข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data) คือ ข้อมูลซึ่งเป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือสิ่งที่มีนัยยะต่อความปลอดภัย (Safety Values) ที่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งนำไปใช้การคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือเพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย</li> <li>2. ฐานข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety database) หมายความว่าถึง ฐานข้อมูลที่รวมถึงข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่ใช้สนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น - ข้อมูลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์</li> <li>- ข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ และภาคสมัครใจ</li> <li>- ข้อมูลการรายงานการคงความต่อเนื่องความสมควรเดินอากาศ</li> <li>- ข้อมูลการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย</li> <li>- ข้อมูลจากกรณีศึกษาด้านความปลอดภัย</li> <li>- ข้อมูลความปลอดภัยจากประเทศต่าง ๆ หรือองค์กรกำกับดูแลความปลอดภัยระดับภูมิภาค (RSOOs) หรือองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ในระดับภูมิภาค (RAIOs) เป็นต้น</li> </ul>

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสถานบันสาธารณสุขกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน</p>	<p>เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ซึ่งหมายถึงเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เกิเกิดขึ้นภายในราชอาณาจักร หรือเกิดขึ้นภายนอกราชอาณาจักร แต่เกี่ยวข้องกับองค์การการบินพลเรือนของไทย ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่ออากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่น</li> <li>- เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานหรือบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่น หากเหตุการณ์นั้นไม่ได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม</li> <li>- อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และอุบัติการณ์รุนแรง</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน อันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด</p> <p><input type="checkbox"/> อุบัติการณ์ (Incident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ</p>

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสถานการบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตยภั (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (ต่อ)</p> <p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน</p>	<p><input type="checkbox"/> อุบัติการณ์รุนแรง (Serious Incident) เป็นอุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีแวดล้อมที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด ดังนี้ รายการของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (List of Mandatory Occurrences) รายละเอียดตามภาคผนวก ก</p> <p>1. ข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data) คือ ข้อมูลซึ่งเป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือสิ่งที่มีนัยยะต่อความปลอดภัย (Safety Values) ที่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งนำไปใช้การคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือเพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย</p> <p>2. สารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety Information) คือ ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผ่านการประมวลผล (Processing) จัดระเบียบ (Organizing) หรือวิเคราะห์ (Analyzing) ในบริบทต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการจัดการด้านความปลอดภัย เช่น โปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลการบิน เครื่องบันทึกข้อมูลการบิน เครื่องบันทึกข้อมูลอากาศยาน เครื่องบันทึกเสียงในห้องนักบิน และระบบบันทึกข้อมูลด้วยวิธีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น</p>

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (ต่อ)</p>	<p>3. เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ซึ่งหมายถึงเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นภายในราชอาณาจักร หรือเกิดขึ้นภายนอกราชอาณาจักร แต่เกี่ยวข้องกับองค์การด้านการบินพลเรือนของไทย ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่ออากาศยาน บุคคล พทรัพย์สิ้นในอากาศยาน บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่น</li> <li>- เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานหรือบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่น หากเหตุการณ์นั้นไม่ได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม</li> <li>- อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และอุบัติเหตุการณ์รุนแรง</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน อันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด</p> <p><input type="checkbox"/> อุบัติการณ์ (Incident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ</p>

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (ต่อ)</p>	<p><input type="checkbox"/> อุบัติการณ์รุนแรง (Serious Incident) เป็นอุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีแวดล้อมที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด</p> <p>ทั้งนี้ รายการของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (List of Mandatory Occurrences) รายละเอียดตามภาคผนวก ก</p> <p>4. ผู้ดูแล (Custodian) คือ บุคคล กลุ่มบุคคล หรือนิติบุคคลที่องค์กรดำเนินการบินพลเรือน กำหนดให้ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร</p> <p>5. ผู้พิจารณา (Competent Authority) คือ ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจให้เปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยประเภทต่าง ๆ</p>
<p>Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)</p>	<p>โดยข้อมูลหลัก ๆ ตามกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ที่หน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลต้องแจ้ง ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชื่อขององค์กร/หน่วยงาน (Operator names)</li> <li>- เลขทะเบียนของอากาศยาน (Registration numbers)</li> </ul>

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์ “ตัวป้อน (Input)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ตัวป้อน (Input)
Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA) (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เวลาที่เกิดเหตุการณ์ (Times)</li> <li>- วันที่เกิดเหตุการณ์ (Dates)</li> <li>- สถานที่เกิดเหตุการณ์ (Locations)</li> <li>- รายละเอียดของเหตุการณ์ (A description of the event)</li> </ul>



**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสถานบันสาธารณสุขกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>ภาคผนวก 19 (Annex 19): Safety Management (SMM)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. จัดให้มีกระบวนการจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อใช้สำหรับวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ</li> <li>2. จัดให้มีกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ซึ่งครอบคลุมถึงระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ (Mandatory Safety Report) และระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ (Voluntary Safety Report)</li> <li>3. จัดให้มีกระบวนการในการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยจากรายงานหรือการแลกเปลี่ยนเข้ามาในระบบ</li> <li>4. จัดให้มีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวก โดยผู้รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยหรือผู้ถูกกล่าวถึงในรายงานจะไม่ถูกลงโทษหากเหตุการณ์นั้น ไม่ได้เกิดจากการจงใจ อีกทั้งข้อมูลจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยดังกล่าว จะไม่สามารถเปิดเผยได้ หากไม่ได้รับการอนุญาตให้เปิดเผยจากผู้ที่เกี่ยวข้อง และการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้จะต้องเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง</li> </ol>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM)	<p>1. จัดให้มีกระบวนการจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อใช้สำหรับวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ซึ่งจะต้องมีการพิทักษ์ข้อมูลดังกล่าวด้วย</p> <p>2. จัดให้มีกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลสำคัญ เช่น รายละเอียดเหตุการณ์ สถานที่เกิด เวลาเกิด เหตุ เพื่อนำไปวิเคราะห์สาเหตุในการเกิดเหตุการณ์ และกำหนดมาตรการในการแก้ไข รวมถึงการจัดทำเอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation) ในการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ</p> <p>3. จัดให้มีกระบวนการจัดหมวดหมู่ของข้อมูลด้านความปลอดภัย (Taxonomies) เช่น ประเภทของอากาศยาน (Aircraft model) ที่เกิดเหตุการณ์ สนามบินที่เกิด (Airport) และประเภทของเหตุการณ์ (Type of occurrence) เป็นต้น</p> <p>4. จัดให้มีกระบวนการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย เพื่อใช้ในวิเคราะห์หาปัจจัยอันตราย (Hazards) ที่เกิดขึ้น และหามาตรการในการจัดการกับปัจจัยอันตรายดังกล่าว โดยสามารถจัดทำในรูปแบบการนำเสนอ (Visualization) ต่าง ๆ เช่น กราฟ รูปภาพ ตาราง กระดาน เพื่อนำเสนอข้อมูลด้านความปลอดภัยให้เกิดความเข้าใจง่าย เป็นสัดส่วน</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM) (ต่อ)	กระบวนการ (Process)
แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	<p>5. จัดให้มีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวก โดยผู้รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยหรือผู้ถูกกล่าวถึงในรายงานจะไม่ถูกลงโทษหากเหตุการณ์นั้น "ไม่ได้เกิดจากการจงใจ อีกทั้งข้อมูลจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยดังกล่าว จะไม่สามารถเปิดเผยได้ หากไม่ได้รับการอนุญาตให้เปิดเผยจากผู้ที่เกี่ยวข้อง และการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้จะต้องเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1. สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยที่จัดเก็บในซอฟต์แวร์ ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) ซึ่งเป็นระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยและสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศ โดยข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ถูกรวบรวมและจัดเก็บไปฐานข้อมูลดังกล่าวคือ รายงานภาคบังคับ (Mandatory reports) และรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reports) รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยหลักที่ได้รับจากองค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบิน</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (ต่อ)</p>	<p>นอกจากนี้ ในส่วนของรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุคณะกรรมการ สออสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุจากประเทศอื่น จะส่งรายงานผลการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อนำมาเก็บรวบรวมไว้ในระบบฐานข้อมูลกลางด้านความปลอดภัย</p> <p>2. ด้านนิรภัยและกัมกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการประเมินข้อมูลด้านความปลอดภัยเบื้องต้น เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลนั้นถูกต้อง และครบถ้วนสมบูรณ์ หลังจากนั้นข้อมูลด้านความปลอดภัยจะถูกวิเคราะห์โดยคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG) โดยคณะอนุทำงานฯ จะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย ที่สำนักงานกึ่งและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ ได้มีการเก็บรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลของสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยและจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ เพื่อระบุผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง สาเหตุ และประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไข โดยผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลและการกำหนด มาตรการในการแก้ไขจะถูกสรุปและจัดตั้งให้ฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน คณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน และคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสถานบันสาธารณสุขกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (ต่อ)</p>	<p>และจะถูกจัดเก็บไว้ในซอฟต์แวร์ ECCAIRS การวิเคราะห์ความเสี่ยงจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพที่มีต่อการรวบรวมทำการวิเคราะห์ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับแนว โน้มด้านความปลอดภัย ปัจจัยส่งเสริม ที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุรุนแรง เหตุการณ์ที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุและอุบัติเหตุรุนแรง ประเด็นปัญหาที่มีการตรวจพบจากการตรวจสอบความปลอดภัย รวมทั้งการหารือร่วมกับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการระบุประเด็นความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับแต่ละภาคส่วนการบิน</p> <p>3. สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น โดยให้หลักการ Event Risk Classification โดยวิธีนี้จะพิจารณา ความเป็นไปได้ของผลลัพธ์ของเหตุการณ์และประสิทธิภาพของตัวป้องกันที่เหลืออยู่ในแต่ละเหตุการณ์เพื่อไม่ให้นำไปสู่อุบัติเหตุ โดยการรวมสองปัจจัยนี้จะมีการคำนวณคะแนนความเสี่ยงที่สอดคล้องกัน คะแนนความเสี่ยงจะถูกใช้เพื่อตัดสินใจว่าความเสี่ยงนั้นยอมรับได้หรือต้องมีการดำเนินการจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสถานบันสาธารณสุขกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน</p>	<p><b>กระบวนการ (Process)</b></p> <p>1. เมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก แบบทำข้อกำหนดขึ้น ซึ่งขึ้นเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของตน หรือเป็นเหตุการณ์ที่ได้รับรู้เนื่องมาจากการปฏิบัติงานของตน ให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ และส่งให้กับสำนักงาน โดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกิน 72 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว หากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่งถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุรุนแรง ให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินแจ้งเหตุการณ์ (Notify) มายังสำนักงาน โดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งให้สำนักงานภายใน 24 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว</p> <p>2. เมื่อส่งรายงานตามข้อ 1. แล้ว องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จัดให้มีกระบวนการในการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Occurrence Analysis) เพื่อระบุปัจจัยอันตราย (Hazard Identification) และประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment) จากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามข้อ 1.</p>



**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย (ต่อ)

กฎระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (ต่อ)</p>	<p>(2) กำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง (Risk Control Measure) ซึ่งเป็นมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive Action) หรือมาตรการแก้ไข (Corrective Action) เพื่อลดความเสี่ยงตามสมควร โดยพิจารณาจากผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตาม (1)</p> <p>3. องค์กรดำเนินการบินพลเรือนอาจประสานข้อมูลที่เป็น หรือดำเนินการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยร่วมกันกับองค์กรด้านการบินพลเรือนรายอื่น ๆ หรือผู้ทำการบินที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ได้ โดยจะต้องพิทักษ์ข้อมูลสารสนเทศ และแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้จากการดำเนินการดังกล่าว กรณีที่องค์กรด้านการบินพลเรือนไม่ได้รับความร่วมมือจากตามวรรคหนึ่ง ให้บันทึกไว้เป็นหลักฐานไว้ในระบบการจัดการด้านนิตยขององค์กรด้านการบินพลเรือน</p> <p>4. ในกรณีที่เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยผ่านกระบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยแล้ว พบว่ามีความเสี่ยงซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของสนามบินที่สำคัญ หรือมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบิน (Aviation Safety Risk) อย่างมีนัยสำคัญอันเกิดจากการดำเนินงานของตน ให้องค์กรด้านการบินพลเรือนจัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยฉบับสมบูรณ์ (Final Report)</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสถานบันสาธารณสุขกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (ต่อ)</p>	<p>และสั่งให้สำนักงานภายใน 60 วัน นับจากวันที่ส่งรายงานเบื้องต้นของเหตุการณ์นั้นมายังสำนักงาน</p> <p>5. เมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนอกเหนือจากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับเกิดขึ้น หรือเมื่อมีข้อมูลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน รวมถึงการพบเห็นบั้งจรวดตกมาในเที่ยวบิน องค์การการบินพลเรือนและผู้ทำการบินอาจจัดส่งรายงานของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนั้น ให้แก่สำนักงานเพื่อนำไปใช้ในการส่งเสริมและการพัฒนาระบบความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศต่อไป</p> <p>6. องค์การด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนิรภัยของตนเพื่อใช้ในการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่ได้จากการรายงานและการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย รวมทั้งข้อมูลและสารสนเทศใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้งหมดอย่างเป็นระบบ</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน</p>	<p>1. องค์กรด้านการบินพลเรือนต้องจัดให้มีมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้จาก (1) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจและภาคบังคับ (2) การบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน โดยมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยดังกล่าว ต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ถูกระบุถึง ในรายชื่อผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมหรือก่อเหตุร้ายภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งจะสนับสนุนให้มีข้อมูลสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริกซ์ (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
<p>ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (ต่อ)</p> <p>Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)</p>	<p>2. การพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนริกซ์ขององค์กรด้านการบินพลเรือน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่รวบรวมนั้น (1) จะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น (2) จะนำไปใช้โดยมีการป้องกันข้อมูล และมีการรักษาความปลอดภัย</p> <p>1. เมื่อได้รับรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยแล้ว หน่วยงานกำกับต้องนำรายงานดังกล่าวมาตรวจสอบและจัดเก็บเป็นสถิติในระบบฐานข้อมูล (Database) โดยทุกสัปดาห์จะต้องมีการสรุปสถิติของข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยด้วย หากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ถือว่าส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานกำกับอาจพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง และสามารถแจ้งให้หน่วยงานภายใต้กำกับให้มีการวิเคราะห์สาเหตุด้านความปลอดภัยและกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้</p> <p>2. หน่วยงานกำกับยังสามารถนำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ไปใช้ในกระบวนการสอบสวนอากาศยาน และตรวจสอบดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนริกซ์ตามภาคผนวก 19 ของหน่วยงานภายใต้กำกับได้ เช่น</p>

**ตารางที่ 4.2** การวิเคราะห์ “กระบวนการ (Process)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	กระบวนการ (Process)
Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA) (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรว่าเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือไม่</li> <li>- ตรวจสอบมาตรการจัดการด้านความปลอดภัยที่หน่วยงานภายใต้กำกับ ได้กำหนด และการดำเนินการตามมาตรการนั้น ได้อย่างครบถ้วน</li> <li>- ตรวจสอบว่าหน่วยงานภายใต้กำกับ ได้นำระบบการจัดการด้านนิรภัยไปใช้ในทางที่ผิดหรือ ดัดแปลงเพื่อจุดประสงค์ที่ไม่เหมาะสมหรือไม่</li> <li>- ในส่วนของการเผยแพร่ข้อมูลสถิติการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไปยังสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ของหน่วยงาน หน่วยงานกำกับความสามารถได้ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานและกฎหมายที่กำหนด โดยจะต้องมีการปกป้องข้อมูลบางส่วน (De-identification) เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่ถูกร้องในรายงาน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน หากหน่วยงานใดต้องการข้อมูลรายงานไปใช้สำหรับการดำเนินคดีทางแพ่ง จะต้องได้รับอนุญาตจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในรายงานเหตุการณ์นั้นๆ</li> </ul>

**ตารางที่ 4.3** การวิเคราะห์ “ผลลัพธ์ (Output)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินภัย

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ผลลัพธ์ (Output)
<p>ภาคผนวก 19 (Annex 19): Safety Management</p> <p>เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM)</p> <p>แผนนินภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	<p>เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation) เพื่อเป็นแนวทางให้กับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย</p> <p>เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation) เพื่อเป็นแนวทางให้กับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย</p> <p>1. แผนนินภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงการพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) การดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย และการพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ</p> <p>2. จัดหมายข่าวด้านความปลอดภัย (Safety Bulletins) และประกาศสารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety Information notices)</p> <p>3. รายงานด้านความปลอดภัยประจำปี</p> <p>4. การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ</p>



ตารางที่ 4.3 การวิเคราะห์ “ผลผลิต (Output)” จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (ต่อ)

กฎ ระเบียบ มาตรฐาน แนวทาง	ผลผลิต (Output)
ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน	การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตามที่แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด เกี่ยวกับระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคบังคับและภาคสมัครใจ
ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน	การพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2562 ข้อ 5 (11) และตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ข้อ 16 (2)
Sharing safety information and mandatory reporting: Civil Aviation Safety Authority (CASA)	รายงานการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ผ่านกระบวนการปิดข้อมูลสำคัญ (De-identified) เช่น ชื่อผู้รายงาน หน่วยงาน และผู้ที่ถูกกล่าวถึงในรายงาน เพื่อเป็นแนวทางให้กับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการเรียนรู้ถึงสาเหตุ และปัจจัยอันตรายต่อการเกิดเหตุการณ์ พร้อมทั้งสามารถกำหนดมาตรการป้องกันล่วงหน้า ไม่ให้เกิดเหตุการณ์แบบเดียวกันได้

จากตารางที่ 4.1 – 4.3 สรุปผลการวิเคราะห์ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษาทฤษฎี ภาวะเบี่ยง และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

#### 4.1.1 ตัวป้อน (Input)

- (1) ข้อมูลด้านความปลอดภัย
- (2) ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
- (3) บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย

#### 4.1.2 กระบวนการ (Process)

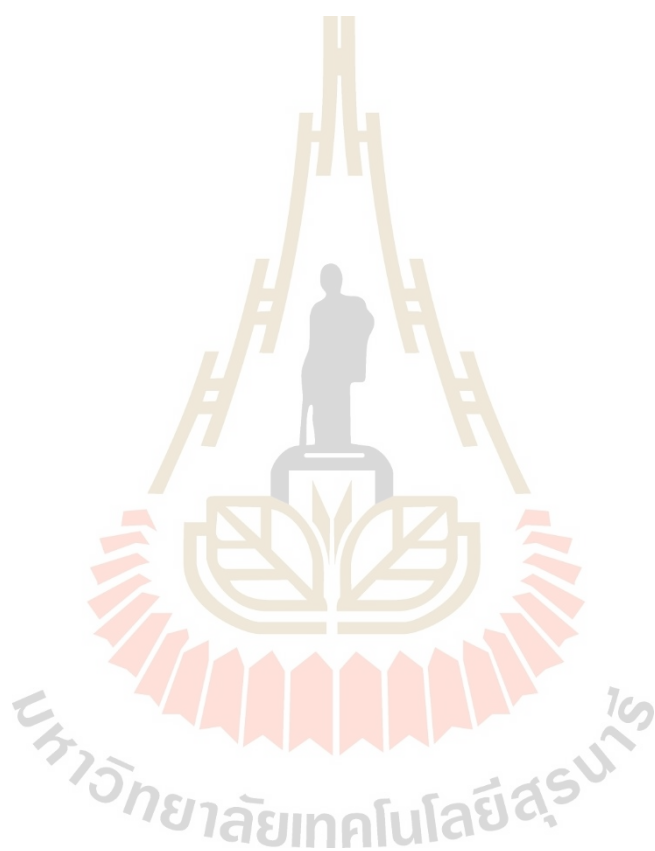
- (1) กระบวนการของสนามบินสาธารณะ
  - กระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
  - กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
  - กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (2) กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล
  - กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
  - กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

#### 4.1.3 ผลผลิต (Output)

- (1) เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation)
- (2) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP)
- (3) การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ

จากสรุปผลการวิเคราะห์ 4.1.1 – 4.1.3 ผู้วิจัยได้นำระบบดังกล่าวมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดแบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษา โดยผู้วิจัยได้แบ่งชุดคำถามออกเป็น 2 ชุด ประกอบด้วย แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในส่วนของผู้มีหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน และแบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในส่วนของผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะ รายละเอียดตามภาคผนวก ค ทั้งนี้ ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้วิจัยจะนำไป

สรุปในหัวข้อ 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ที่ได้จากการวิเคราะห์จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อไป



#### 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย ตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ที่ได้จากการวิเคราะห์จากการศึกษาทฤษฎี ภาวะเบี่ยง และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ออกเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 คือ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานกำกับดูแล ผู้ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านบินพลเรือน มาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 2 คน โดยสามารถเป็นตัวแทนของหน่วยงานกำกับดูแลในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยได้ ดังนี้

- 1) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากหน่วยงานกำกับดูแล คนที่ 1  
หน่วยงาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากหน่วยงานกำกับดูแล คนที่ 2  
หน่วยงาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

โดยผู้วิจัยได้ใช้แบบสัมภาษณ์ “ในส่วนของผู้มีหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน” ตามภาคผนวก ค เพื่อประกอบการสัมภาษณ์กลุ่มผู้แทนหน่วยงานกำกับดูแล

กลุ่มที่ 2 คือ ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะ มาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน โดยสามารถเป็นตัวแทนของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยได้ ดังนี้

- 1) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากสนามบินสาธารณะ คนที่ 1  
หน่วยงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากสนามบินสาธารณะ คนที่ 2  
หน่วยงาน กรมท่าอากาศยาน
- 3) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากสนามบินสาธารณะ คนที่ 3  
หน่วยงาน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

โดยผู้วิจัยได้ใช้แบบสัมภาษณ์ “ในส่วนของผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะ” ตามภาคผนวก ค เพื่อประกอบการสัมภาษณ์กลุ่มผู้แทนสนามบินสาธารณะ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยตามหลักเกณฑ์ที่ได้จากสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาจากการศึกษาทฤษฎี ภาวะเบี่ยง และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

#### 4.2.1 ตัวป้อน (Input)

##### (1) ข้อมูลด้านความปลอดภัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยจัดเป็นข้อมูลซึ่งเป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือสิ่งที่มีนัยยะต่อความปลอดภัย (Safety Values) ที่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน และนำไปใช้การคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือพัฒนา ด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย

- ข้อมูลจากการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ตามที่กฎหมายกำหนด และนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด ซึ่งปัจจุบันหากเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในกรณีต่าง ๆ สนามบินสาธารณะจะต้องรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยให้หน่วยงานกำกับ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ตามข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยการรายงานตามกฎหมายจัดเป็นการรายงานภาคบังคับ (Mandatory Report) ที่สนามบินสาธารณะต้องรายงาน เช่น กรณีอากาศยานไถลออกนอกทางวิ่งทางขับ กรณีอากาศยานชนนกหรือสัตว์อันตราย กรณีการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน หรืออากาศยานกับยานพาหนะในเขตการบิน เป็นต้น นอกจากนี้ในส่วนข้อมูลด้านความปลอดภัยที่นอกเหนือไปจากที่กฎหมายกำหนดให้รายงาน จะถือว่าเป็นรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary Report) โดยสนามบินสาธารณะได้พิจารณาแล้วว่ามิใช่ประโยชน์ต่อการส่งเสริมด้านความปลอดภัย จึงรายงานมายังหน่วยงานกำกับ เช่น กรณีพบโคโรน หรือพบพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงานที่อาจก่อให้เกิดเป็นปัจจัยอันตรายนำไปสู่อุบัติเหตุ อุบัติการณ์

- รายงานการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย จากการสอบสวน โดยสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อากาศยาน (กสอ.) และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นผลสรุปรายละเอียดการเกิดเหตุการณ์ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงข้อแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety recommendations) ที่สนามบินสาธารณะสามารถนำมาปรับใช้เพื่อป้องกันและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการบินได้ สอดคล้องตามงานวิจัยของ ณัฐนนท์ แก้วมณี (2563) ที่ระบุว่า ความเกี่ยวข้องของข้อมูลกรณีอากาศยานประสบเหตุ ถือเป็นปัจจัยหนึ่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย

- ข้อมูลจากการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ตรวจพบจากการตรวจสอบตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องจากทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากระบวนการของสนามบินสาธารณะดำเนินการเป็นไปตามกฎหมายมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง และไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงซึ่งนำมาสู่การเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยข้อมูลนี้สามารถนำมาใช้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขกระบวนการของสนามบินให้มีความถูกต้อง สอดคล้องกับกฎหมายและเกิดความปลอดภัยต่อสาธารณะ

- ข้อมูลจากการวิเคราะห์สมรรถนะด้านความปลอดภัยและแนวโน้มการเกิดเหตุการณ์ (SPIs/Trend analysis) ซึ่งเป็นข้อมูลจากการวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดเหตุการณ์ภายในสนามบินสาธารณะ และนำมากำหนดเป็นตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัยของสนามบิน เช่น พบว่าเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นบ่อยภายในสนามบินสาธารณะ คือ อากาศยานชนนก เพื่อควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว สนามบินสาธารณะสามารถกำหนดให้จำนวนอากาศยานชนนกเป็นตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (SPIs) และจำนวนอากาศยานชนนกลดลง 10 เปอร์เซ็นต์จากปีที่ผ่านมาเป็นเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย (SPTs) จากนั้นกำหนดมาตรการในการแก้ไข เพื่อจัดการจำนวนนกภายในสนามบินไม่ให้นำไปสู่การเกิดอากาศยานชนนกได้

## (2) ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่า หน่วยงานกำกับดูแลจำเป็นต้องจัดให้มีระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการจัดเก็บรวบรวมและนำเสนอข้อมูลสารสนเทศไปใช้ในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัยในการสนับสนุนกิจกรรมด้านการบริหารจัดการสมรรถนะความปลอดภัย โดยปัจจุบันองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้แนะนำให้ประเทศสมาชิกใช้ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย “ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)” ซึ่งเป็นระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยและสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศ โดยข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ถูกเก็บรวบรวมและจัดเก็บในฐานข้อมูลดังกล่าวคือ รายงานภาคบังคับ (Mandatory reports) และรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reports) รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยหลักที่ได้รับจากองค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบิน นอกจากนี้ในส่วนของรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ จากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุจากประเทศอื่น จะถูกนำมาเก็บรวบรวมไว้ในระบบฐานข้อมูลกลางด้านความปลอดภัย โดยสำหรับประเทศไทย หน่วยงานกำกับ



ดูแลได้ใช้ระบบ ECCAIRS ในการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยได้มีการจัดทำข้อตกลงร่วมกับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานในการเข้าถึงระบบฐานข้อมูลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยกลาง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงาน อีกทั้งระบบ ECCAIRS ยังเป็นระบบที่สามารถจัดเก็บข้อมูลผลการวิเคราะห์ที่ได้จากคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG) ในการระบุชี้สถานะอันตราย สาเหตุ การประเมินความเสี่ยง การกำหนดมาตรการในการแก้ไข รวมถึงพิจารณาแนวโน้มด้านความปลอดภัย และปัจจัยส่งเสริมที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง เหตุการณ์ที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ประเด็นปัญหาที่มีการตรวจสอบจากการตรวจสอบด้านความปลอดภัย รวมทั้งการหารือร่วมกับองค์กรด้านการบินพลเรือนในการระบุชี้ประเด็นความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับแต่ละภาคส่วนการบิน

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่รับผิดชอบในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะ พบว่าปัจจุบันมีการนำระบบและเครื่องมือต่าง ๆ เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูล รวมถึงใช้เป็นเครื่องมือสำหรับกระบวนการจัดการความเสี่ยงในส่วนต่าง ๆ เช่น การระบุปัจจัยอันตราย การประเมินความเสี่ยง การกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง โดยปัจจุบันหน่วยงานกำกับดูแลกำหนดให้สนามบินสาธารณะ รายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยผ่านไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบไฟล์ E5X หรือ PDF จึงส่งผลให้สนามบินสาธารณะมีการใช้ระบบจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ระบบ IQSMS (a web-based, integrated safety and quality management system) หรือระบบอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงไม่ว่าจะเป็น CORUSON , E-TOKAI, Q-pulse, SMS Pro, Q5SMS, BASIS ซึ่งเป็นระบบที่บางสนามบินสาธารณะใช้ในการจัดเก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากกระบวนการจัดการความเสี่ยงตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) โดยระบบนี้จะจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบไฟล์ E5X ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับระบบ ECCAIRS ของหน่วยงานกำกับดูแลได้ ในแง่การแบ่งประเภทของข้อมูลด้านความปลอดภัย (ADREP Taxonomy) ที่ใช้เป็นข้อมูลชุดเดียวกัน นอกจากนี้ตัวระบบ ยังสามารถใช้ในกระบวนการจัดการความเสี่ยงภายหลังจากที่ได้มีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยให้กับหน่วยงานกำกับดูแลได้ ไม่ว่าจะเป็นการระบุปัจจัยอันตราย การประเมินความเสี่ยง และการกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง ซึ่งทำให้สะดวกต่อการจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย อีกทั้งยังสามารถสรุปเป็นทะเบียนปัจจัยอันตราย (Hazard Register) ให้กับสนามบินสาธารณะในการติดตามการดำเนินการจัดการความเสี่ยงได้ ในส่วนสนามบินที่ไม่ได้มีระบบหรือเครื่องมือมาใช้ในการจัดการข้อมูล จะมีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยในรูปแบบไฟล์ PDF โดยใช้แบบฟอร์มตามที่หน่วยงาน

กำกับดูแลกำหนดไว้ในเว็บไซต์ <https://portal.caat.or.th/occurrence> และมีการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยไว้ในพื้นที่จัดเก็บบนคอมพิวเตอร์หรือระบบจัดเก็บข้อมูลออนไลน์ ซึ่งต้องมีการใช้รหัสผ่าน (Password) ในการเข้าถึงข้อมูล

(3) บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าบุคลากรที่มีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยต้องมีทักษะในการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการคัดแยกประเภทของข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และการนำข้อมูลไปใช้งาน ตามระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร รวมถึงควรมีหน้าที่ในการดำเนินการตามกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยขององค์กร เช่น มีการกำหนดผู้พิจารณาในการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย และมีการกำหนดผู้ดูแลในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย ดังนั้น หลายองค์กรส่วนใหญ่จึงมอบหมายให้ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย คือ ผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Safety manager) หรือผู้แทน ซึ่งมีหน้าที่ในการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) ขององค์กร เป็นผู้แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ ในการกำหนดจำนวนและหน้าที่ของผู้รับผิดชอบฯ ขึ้นอยู่กับขนาดและความซับซ้อนของแต่ละองค์กร โดยบุคคลดังกล่าวจะต้องผ่านการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยและหลักสูตรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของตำแหน่งและงานที่ได้รับมอบหมายของแต่ละสนามบิน สอดคล้องตามงานวิจัยของณัฐนนท์ แก้วมณี (2563) และฐิติกันต์ (2564) ที่ระบุว่าจะต้องสร้างการรับรู้ในส่วนของจัดการความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถเพียงพอต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยได้ตามยุคสมัย

#### 4.2.2 กระบวนการ (Process)

(1) กระบวนการของสนามบินสาธารณะ

- กระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าสนามบินสาธารณะจัดเป็นองค์กรด้านการบินพลเรือนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ซึ่งเมื่อเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับตามข้อกำหนดดังกล่าว สนามบินสาธารณะจะต้องจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับนั้น ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนโดยไม่ชักช้า ไม่เกิน 72 ชั่วโมง แต่หากเหตุการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์รุนแรงต้องแจ้งเหตุการณ์ (Notify) ไปยังสำนักงานโดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial

Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ส่งให้สำนักงานภายใน 24 ชั่วโมงนับจากทราบ เหตุการณ์ดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องตามข้อกำหนดดังกล่าว สนามบินสาธารณะจะต้องจัดให้มีกระบวนการการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภายในสนามบิน ซึ่งควรกำหนดตั้งแต่ ข้อมูลที่จะต้องรายงาน ช่องทางการรายงาน แบบฟอร์มที่ใช้ในการรายงาน (หากมี) รวมถึงควร กำหนดกระบวนการบริหารจัดการข้อมูลที่ได้รับจากการรายงาน เพื่อนำเข้าสู่กระบวนการจัดการ ความเสี่ยง เช่น ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย อาจนำข้อมูล ด้านความปลอดภัยที่จะต้องรายงานให้หน่วยงานกำกับ ตามภาคผนวกของข้อกำหนดฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไปสรุปและสื่อสารให้กับบุคลากรที่ปฏิบัติงาน ในสนามบินรับทราบว่าจะต้องรายงานข้อมูลอะไรบ้าง โดยจะต้องมีการกำหนดช่องทางการ รายงานมายังหน่วยงานที่ปฏิบัติงานด้านระบบการจัดการด้านนิรภัย ไม่ว่าจะเป็นช่องทางไปรษณีย์ อิเล็กทรอนิกส์ หมายเลขเบอร์โทรศัพท์ ระบบรายงานขององค์กร หรือช่องทางอื่น ๆ ที่สนามบิน กำหนด เพื่อใช้สำหรับรวบรวมเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ก่อนนำมาวิเคราะห์และส่งให้ หน่วยงานกำกับรับทราบตามข้อกำหนด บางสนามบินกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานเป็นผู้จัดทำรายงาน ด้านความปลอดภัยตามข้อกำหนดฉบับที่ 22 และนำส่งให้หน่วยงานกำกับรับทราบได้โดยตรง ตามช่องทางที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด โดยจะต้องมีการสำเนาข้อมูลให้กับหน่วยงานที่ดูแล ระบบการจัดการด้านนิรภัยสนามบิน เพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์ในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย เมื่อสนามบินสาธารณะได้จัดส่งรายงานเบื้องต้นให้หน่วยงานกำกับแล้ว จะต้องจัดให้มี กระบวนการในการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Occurrence Analysis) เพื่อระบุปัจจัยอันตราย (Hazard Identification) และประเมินความเสี่ยงด้านความ ปลอดภัย (Safety Risk Assessment) จากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยสามารถพิจารณา ดำเนินการเป็นรายเหตุการณ์หรือกลุ่มของเหตุการณ์ได้ตามที่เห็นสมควร จากนั้นต้องดำเนินการ กำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง (Risk Control Measure) ซึ่งเป็นมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive Action) หรือมาตรการแก้ไข (Corrective Action) เพื่อลดความเสี่ยงตามสมควร โดยพิจารณาจากผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัยผ่านกระบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความ ปลอดภัยแล้ว พบว่ามีความเสี่ยงซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของสนามบิน สาธารณะอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีความเสี่ยงด้านการบิน (Aviation Safety Risk) อย่างมีนัยสำคัญ อันเกิดจากการดำเนินงานของสนามบินสาธารณะ จะต้องจัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความ ปลอดภัยภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ภายใน 60 วัน นับจากวันที่ส่งรายงานเบื้องต้นของเหตุการณ์นั้นไปยังสำนักงาน กรณีไม่สามารถ

ส่งได้ภายใน 60 วัน จะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบก่อนครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าว พร้อมชี้แจง เหตุผลและดำเนินการส่งรายงานดังกล่าวภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ครบกำหนด ทั้งนี้ แบบฟอร์ม การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงาน เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน รายละเอียดตามภาคผนวก จ โดยสมาคมบิน สาธารณะสามารถศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือนเพิ่มเติมได้ จากแนวปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแล เรื่อง การรายงานเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (Guidance Material on Reporting of Civil Aviation Occurrences)

นอกจากหน่วยงานกำกับดูแลที่กำหนดให้สมาคมบินสาธารณะจะต้องรายงาน เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามกฎหมายแล้ว สมาคมบินสาธารณะจะต้องนำข้อบังคับ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ฉบับที่ 1 ว่าด้วยการแจ้งและจัดทำ รายงานเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง เข้ามาพิจารณาในการกำหนดกระบวนการ รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยด้วย โดยเมื่อเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่จัดเป็น อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง จะต้องแจ้งสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) ทราบผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น กสอ. (ในเวลาราชการ) เบอร์โทรศัพท์ 0 2287 3198 หรือ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ aaic\_secretary@mot.go.th นอกจากนี้ สามารถติดต่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ตลอด 24 ชั่วโมง) ผ่านช่องทางโทรศัพท์ 0 2286 0574 หรือ 0 2285 5451 ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ bkkrc@mot.go.th โดยในกรณีที่แจ้งทางโทรสารหรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ให้ใช้แบบฟอร์ม ตามข้อบังคับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ฉบับที่ 1 ว่าด้วยการ แจ้งและจัดทำรายงานเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงกำหนด และเมื่อได้สรุปข้อมูล ที่เกี่ยวข้องแล้ว ให้จัดทำรายงานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงต่อคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ภายใน 15 วันนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง โดยให้รายงานข้อมูลและข้อเท็จจริงในส่วนที่ตนเองรับผิดชอบตามหัวข้อการรายงานตามข้อบังคับ ฉบับดังกล่าว

- กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าสมาคมบินสาธารณะจะต้อง จัดให้มีกระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) องค์ประกอบที่ 1 ระบบการจัดการเอกสาร ด้านความปลอดภัย (SMS Documentation) โดยต้องจัดให้มีระบบในการจัดเก็บเอกสารด้านความ

ปลอดภัย รวมถึงกระบวนการทบทวนแก้ไขเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยไม่ว่าจะเป็น รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ รายงานการตรวจสอบจากหน่วยงานภายในและภายนอก เอกสารรายงานตรวจสอบจากการปฏิบัติงาน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยกระบวนการเริ่มต้นจาก “การเก็บรวบรวมข้อมูล (Collecting)” ซึ่งเป็นกระบวนการในการรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ตามที่แต่ละสนามบินกำหนด เข้ามาอยู่ในระบบที่สนามบินสามารถบริหารจัดการข้อมูลดังกล่าวได้ตามสะดวก เช่น ระบบ IQSMS, CORUSON, E-TOKAI, Q-pulse, SMS Pro, Q5SMS, BASIS หรือ Microsoft Office และพื้นที่จัดเก็บข้อมูลดังกล่าว จะต้องสามารถแสดงผลข้อมูลโดยรวมและสามารถแบ่งประเภทของแต่ละข้อมูลได้อย่างชัดเจน เช่น วันเวลาที่ได้รับข้อมูล วันเวลาสถานที่เกิด ช่องทางที่ได้รับ ระดับผลกระทบต่อความปลอดภัยของข้อมูล รายละเอียดของข้อมูล เป็นต้น โดยผู้รับผิดชอบเมื่อได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัย จะต้องตรวจสอบและบันทึกข้อมูลดังกล่าวลงในระบบ และระบุประเภทของข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในระบบให้ครบถ้วน

จากนั้นเข้าสู่กระบวนการ “วิเคราะห์ (Analysis)” ซึ่งเป็นกระบวนการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รวบรวมเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ประมวลผลตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน เช่น กระบวนการจัดการความเสี่ยง ตามองค์ประกอบที่ 2 ของระบบการจัดการด้านนิรภัย เมื่อมีการรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยเข้าสู่ระบบ ผู้รับผิดชอบจะดำเนินการระบุปัจจัยอันตราย (Hazard Identification) องค์ประกอบของอันตราย (Component of Hazard) และผลที่จะตามมาของอันตราย (Consequence) เพื่อนำเข้าสู่การวิเคราะห์โอกาส (Probability) และความรุนแรง (Severity) ของการเกิดเหตุการณ์นั้นๆ ตามหลักเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงที่กำหนดไว้ในคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Aerodrome SMS Manual) จากนั้นนำมาประเมินระดับของความเสี่ยงที่ได้จากการประเมิน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของพงศันที (2558) ซึ่งระบุไว้ว่า ต้องมีกระบวนการจัดการความเสี่ยงที่ครอบคลุมถึงการระบุความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง และการควบคุมความเสี่ยงและประเมินผลอย่างเป็นวงรอบ ตามปัจจัยการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุทั้ง 5 (5M Model) โดยหลายสนามบินได้กำหนดระดับความเสี่ยงออกเป็น 3 ระดับ

- 1) ระดับยอมรับไม่ได้ (Unacceptable) เป็นระดับที่สนามบินจะต้องดำเนินการทันที เพื่อให้ระดับความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
- 2) ระดับพอยอมรับได้ เป็นระดับที่จะต้องมีการดำเนินการตามวงรอบการแก้ไข เพื่อให้ระดับความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้หรืออยู่ในระดับความเสี่ยงที่ต่ำสุดที่สามารถทำได้ (As low as reasonably practicable: ALARP)



3) ระดับที่ยอมรับได้ (Acceptable) เป็นระดับที่ความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ สนาบบินสามารถใช้มาตรการเดิมในการควบคุมและติดตามความเสี่ยงนั้นได้ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ระดับความเสี่ยงขึ้นอยู่กับแต่ละสแนบบินในการกำหนด เพื่อให้สอดคล้องตามขนาดและความซับซ้อนขององค์กร

จากนั้นสแนบบินต้องดำเนินการกำหนดมาตรการในการจัดการความเสี่ยงที่ประเมินแล้วตกอยู่ในระดับที่ยอมรับไม่ได้ และระดับที่พอยอมรับได้เพิ่มเติม โดยสามารถกำหนดได้หลายแนวทาง เช่น หลีกเลี่ยงการปฏิบัติกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง การลดจำนวนหรือความถี่ของกิจกรรม เพื่อลดโอกาสในการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และการแยกหรือแบ่งแยกกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงออกมาต่างหาก เป็นต้น สิ่งที่สำคัญจากการจัดการความเสี่ยง คือ ต้องมีกระบวนการติดตามผลการดำเนินการตามมาตรการจัดการความเสี่ยงที่กำหนด เช่น ผู้รับผิดชอบจะมีการติดตามมาตรการที่กำหนดว่าสามารถลดระดับความเสี่ยงตามที่ประเมินไว้หรือไม่ตามวงรอบที่กำหนด รวมถึงติดตามการดำเนินการแก้ไขของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้นๆ ว่าได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จตามที่กำหนด นอกเหนือจากนี้กระบวนการที่สำคัญในการวิเคราะห์ คือ กระบวนการวิเคราะห์สถิติและแนวโน้มในการกำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (SPD) และเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย (SPT) ตามองค์ประกอบที่ 3 ของระบบการจัดการด้านนิรภัย เป็นการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้จากการรวบรวมเข้าสู่ระบบ มากำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย และเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย รวมถึงวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ โดยนำข้อมูลที่รวบรวมมาวิเคราะห์ในเชิงสถิติ (Statistics) เพื่อให้ทราบถึงค่าเฉลี่ยอัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในแต่ละประเภท อัตราต่อปี ต่อเดือน จากนั้นนำไปกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย เช่น พบว่าอัตราการเกิดเหตุการณ์อากาศยานชนนกในปีที่ผ่านมาจำนวนมาก ตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัยอาจกำหนดเป็นจำนวนอากาศยานชนนกต่อปี และคำนวณเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัยเป็นอากาศยานชนนกลดลง 10 เปอร์เซ็นต์จากปีที่ผ่านมา เป็นต้น อีกทั้งต้องมีการนำค่าเฉลี่ยอัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไปกำหนดระดับการแจ้งเตือน (Alert Level) โดยใช้ค่าเบี่ยงเบนทางมาตรฐาน (Standard Deviations : SD) ในการคำนวณ และมีการติดตามระดับสมรรถนะไม่ให้เกินค่าเป้าหมายและระดับการแจ้งเตือนที่กำหนด ทั้งนี้ ในการจัดการข้อมูลเชิงสถิติ ควรมีผู้เชี่ยวชาญหรือผ่านการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้สถิติในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยเข้ามาบริหารจัดการข้อมูล

จากนั้นเข้าสู่กระบวนการ “การแลกเปลี่ยน (Exchange)” เป็นการนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปแลกเปลี่ยนและสื่อสาร ตามองค์ประกอบที่ 4 ของระบบการจัดการด้าน



นิรภัย ในแง่การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (Safety Communication) เช่น การสื่อสารมาตรการการจัดการความเสี่ยงที่ได้จากการประเมินความเสี่ยงผ่านที่ประชุมคณะกรรมการหรือคณะทำงานด้านนิรภัย (Safety Committee / Safety Action Group) ของสนามบิน ที่มีองค์ประกอบครอบคลุมถึงหน่วยงานของสนามบินและหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานในสนามบิน ไม่ว่าจะเป็นห้องบังคับการบิน สายการบิน หน่วยงานภาคพื้นต่าง ๆ โดยมีการสื่อสารข้อมูลการส่งเสริมด้านความปลอดภัย เช่น แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ข้อมูลจากการสอบสวน (Safety Investigation) หรือผลติดตามด้านความปลอดภัยต่าง ๆ นอกจากคณะกรรมการหรือคณะทำงานแล้วสนามบินสามารถพิจารณาสื่อสารผ่านช่องทางอื่น ๆ ของสนามบินได้ เช่น วารสารด้านความปลอดภัย (Safety Bulletins) เว็บไซต์ภายในองค์กร (Intranet) หรือหนังสือเวียนภายในองค์กร เป็นต้น

สุดท้ายคือกระบวนการ “ควบคุมและจัดเก็บเอกสาร (Maintain Document and Control) ซึ่งจะเป็นการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดตามระบบการจัดการด้านนิรภัย โดยหลายสนามบินได้ใช้ระบบการจัดเก็บข้อมูลออนไลน์ เช่น One-Drive, Google Drive หรือระบบอื่น ๆ ในการจัดเก็บเอกสาร โดยจะถูกแบ่งไว้เป็นหมวดหมู่เพื่อให้สะดวกสบายต่อการเข้าถึงและบันทึกเอกสาร และจะต้องมีการกำหนดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว ผ่านการตั้งรหัสผ่าน (Password) ในการพิทักษ์ข้อมูลสำคัญ บางสนามบินมีการจัดเก็บให้อยู่ในรูปแบบแฟ้มเอกสาร (Hard copy) เนื่องจากมีการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการเอกสาร อย่างไรก็ตามยังคงต้องมีการล็อกกุญแจหรือจัดเก็บให้ปลอดภัยเพื่อพิทักษ์ข้อมูลสำคัญเช่นเดียวกัน

- กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าสนามบินสาธารณะจะต้องจัดให้มีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดให้สนามบินสาธารณะกำหนดมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้จาก 1) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ 2) การบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน โดยมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยดังกล่าว จะต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ถูกระบุถึงในรายงาน ผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานจากการถูกกล่าวโทษหรือถูกลงโทษภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะ

เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งสนับสนุนให้มีข้อมูลสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง โดยการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยจะเกิดขึ้นกรณีนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน มีการป้องกันข้อมูลและรักษาความลับของข้อมูล และจะไม่นำไปใช้ในกรณีเพื่อการกล่าวโทษหรือรับผิดทางวินัยทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางปกครองกับผู้รายงาน บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย หรือเพื่อเปิดเผยต่อสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด นอกเหนือจากการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือการพัฒนาด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน อย่างไรก็ตามกรณีที่จะต้องมี การเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย หน่วยงานกำกับดูแลจะต้องพิจารณากำหนด “ผู้พิจารณา (Consider)” ซึ่งอาจเป็นบุคคลหรือคณะกรรมการที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจว่าข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยนั้นสามารถเปิดเผยได้หรือไม่ เพื่อให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยจะต้องมีการจัดทำแบบฟอร์มหรือแบบ บันทึกรายการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึง 1) บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย 2) วันที่ได้รับแบบคำขอข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย 3) วัตถุประสงค์ในการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้ 4) เหตุผลและความจำเป็นในการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย 5) วันที่อนุมัติเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย และ 6) ผู้มีอำนาจอนุมัติการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

ทั้งนี้ ข้อมูลด้านความปลอดภัยจะไม่ถูกพิทักษ์ในกรณีต่าง ๆ ดังนี้ 1) กรณีพบว่ามิใช่ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ซึ่งมีเหตุผลที่ทำให้เชื่อได้ว่าเกิดจากการจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำที่ฝ่าฝืนหรือขัดต่อกฎหมาย (Wilful Misconduct) หรือเกิดจากการกระทำโดยประมาท เลินเล่อ 2) กรณีพบว่ามีความจำเป็นต้องเปิดเผยข้อมูลตามกระบวนการยุติธรรมและมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต 3) กรณีที่พบว่าเป็นประโยชน์ในการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือพัฒนาด้านความปลอดภัยในการบิน และมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต

นอกจากนี้ สันามบินสาธารณะยังต้องจัดให้มีผู้ดูแล ซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความ

ปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และกฎหมายหรือกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

(2) กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล

- กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าปัจจุบันหน่วยงานกำกับดูแลของประเทศไทยหรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีระบบในการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยเป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) โดยมีการกำหนดกระบวนการภายในสำหรับการจัดเก็บ วิเคราะห์ และแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยกระบวนการเริ่มต้นเมื่อสนามบินสาธารณะได้รายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยมายังหน่วยงานกำกับดูแลให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตามช่องทางที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด หน่วยงานกำกับดูแลจะดำเนินการรวบรวมและจัดการข้อมูลดังกล่าว เข้าไปอยู่ในระบบ “European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS)” ซึ่งเป็นระบบในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย และมีการแบ่งประเภทของข้อมูลผ่านการใช้คำจำกัดความที่แนะนำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) คือ “Accident /Incident Data Reporting (ADREP) taxonomy” ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับบริหารจัดการ วิเคราะห์ และแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย จากนั้นข้อมูลด้านความปลอดภัยจะถูกรวบรวมและนำไปพิจารณาผ่านคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG) ซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนจากฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินและสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ ในการตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลด้านความปลอดภัยในระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเบื้องต้น รวมถึงทั้งกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการบินในการจัดการความเสี่ยง เพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety Action Group: ASAG) โดยอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย

1) พิจารณาคุณภาพและความสมบูรณ์ของข้อมูลในรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยและกำหนดสิ่งที่จะต้องดำเนินการหรือกิจกรรมจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติการบินเกิดความปลอดภัย

2) พิจารณาตัดสินใจในกรณีที่ต้องดำเนินการร่วมกับฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อดำเนินการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยหรือวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย

3) ระบุสถานะอันตรายและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจากกิจกรรมการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยที่อาจต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลหรือสอบสวนเพิ่มเติมโดยสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเพื่อกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการจัดการความเสี่ยง

4) พิจารณารายงานอุบัติเหตุอุบัติการณ์รุนแรง เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขหรือป้องกันในกรณีที่เป็น

จากนั้นคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (ASAG) จะดำเนินการนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ของคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัยไปพัฒนาส่งเสริมด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ (Safety Promotion) ส่งเสริมการกำกับดูแลและตรวจสอบ (Safety Oversight) ส่งเสริมการออกกฎหมาย (Rule-making activities) รวมถึงนำไปกำหนดเป็นแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของประเทศ (Thailand Aviation Safety Plan (TASAP) ในการบังคับใช้กับสนามบินสาธารณะและองค์กรด้านการบินพลเรือนอื่น ๆ เพื่อดำเนินงานด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยให้เป็นไปตามกฎหมายและสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ

- กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่า หน่วยงานกำกับดูแลจะต้องจัดให้มีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยประเทศไทยได้กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน สำหรับบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563 ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้การบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยรวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (Safety Data, Safety Information and Related Sources) ซึ่งสำนักงานได้มาจากการรายงานเหตุการณ์ด้านความ

ปลอดภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ รวมถึงข้อมูลจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมของการปฏิบัติงานที่เป็นส่วนหนึ่งของรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย เช่น ระบบบันทึกภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิดในเขตการบิน (Airside CCTV Recorder) หรือ ระบบบันทึกเสียงการให้บริการจราจรทางอากาศ (Aural Environment at Air Traffic) เป็นต้น โดยกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลฯ จะต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ระบุถึงในรายงาน และผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากการถูกกล่าวโทษหรือถูกลงโทษภายใต้การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสำนักงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งจะต้องมั่นใจได้ว่าข้อมูลดังกล่าวจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยจะต้องมีการป้องกันข้อมูลและมีการรักษาความลับของข้อมูล อย่างไรก็ตามกรณีที่จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยหน่วยงานกำกับดูแลจะต้องพิจารณากำหนด “ผู้พิจารณา (Consider)” ซึ่งอาจเป็นบุคคลหรือคณะกรรมการที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจว่าข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยนั้นสามารถเปิดเผยได้หรือไม่ เพื่อให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยจะต้องมีการจัดทำแบบฟอร์มหรือแบบบันทึกการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึง 1) บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย 2) วันที่ได้รับแบบคำขอข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย 3) วัตถุประสงค์ในการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้ 4) เหตุผลและความจำเป็นในการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย 5) วันที่อนุมัติเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย และ 6) ผู้มีอำนาจอนุมัติการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

ทั้งนี้ ข้อมูลด้านความปลอดภัยจะไม่ถูกพิทักษ์ในกรณีต่าง ๆ ดังนี้ 1) กรณีพบว่ามิใช่ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ซึ่งมีเหตุผลที่ทำให้เชื่อได้ว่าเกิดจากการจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำที่ฝ่าฝืนหรือขัดต่อกฎหมาย (Wilful Misconduct) หรือเกิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ 2) กรณีพบว่ามีความจำเป็นต้องเปิดเผยข้อมูลตามกระบวนการยุติธรรมและมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต



#### 4.2.3 ผลผลิต (Output)

##### (1) เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าหน่วยงานกำกับดูแลจะมีการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานภายนอกองค์กรโดยใช้หลากหลายวิธี โดยข้อมูลที่มีการเผยแพร่จะรวมถึง

- กฎหมาย กฎ ระเบียบ วิธีปฏิบัติที่ยอมรับได้ และคู่มือแนะนำ
- รายงานด้านความปลอดภัยประจำปี
- เอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- จดหมายข่าวสารด้านความปลอดภัย (Safety Bulletins) และประกาศสารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety Information notices)

นอกจากนี้ สารสนเทศด้านความปลอดภัยจะถูกเผยแพร่ผ่านการประชุมคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ การประชุมและการประชุมเชิงปฏิบัติร่วมกับอุตสาหกรรมการบินและพนักงานของหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยผ่านการปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินกับอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นช่องทางการสื่อสารด้านความปลอดภัยตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและการทำงานร่วมกันที่จำเป็นให้มีประสิทธิภาพ แบ่งปันข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยอันนำไปสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และการพัฒนาสมรรถนะด้านความปลอดภัย

##### (2) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าหน่วยงานกำกับดูแลมีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) เป็นแผนที่กำหนดกลไกและกระบวนการในการดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยและการปรับปรุงด้านความปลอดภัยของผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นกลไกและมาตรการในการขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยวัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจัดทำขึ้นเพื่อกำหนด “ระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่สามารถยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP))” ในระดับประเทศ ปัจจุบันประเทศไทยได้มุ่งเน้นในด้านการลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุและพัฒนาการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตาม



มาตรฐานในระดับสากล ระดับ ALoSP ของประเทศ ได้มาจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในแต่ละระดับไม่ว่าจะเป็น ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับสากล เช่น สถิติการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง ทั้งนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจว่า ประเทศได้มีการพัฒนาความปลอดภัยด้านการบินอย่างต่อเนื่องผ่านการกำกับดูแลในการติดตามระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่สามารถยอมรับได้ของหน่วยงานกำกับดูแลและสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย

#### 1) Generic Organizational Objectives (GEN)

วัตถุประสงค์ทั่วไป (Generic Organizational Objectives: GEN) เป็นวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นในเรื่องการพัฒนาและนำระบบการจัดการด้านนิรภัยไปบังคับใช้ในทุกระดับให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงผลักดันการขับเคลื่อนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เพื่อพัฒนา โครงสร้างและความสามารถในการส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบิน ถึงแม้ว่าวัตถุประสงค์ทั่วไปจะเน้นในส่วนของการดำเนินงานโดยหน่วยงานกำกับดูแล แต่อย่างไรก็ตามสนามบินสาธารณะถือเป็นส่วนสำคัญในการบรรลุซึ่งเป้าหมายของวัตถุประสงค์ดังกล่าว ยกตัวอย่างเช่น

GEN-1: มีความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ โดยหน่วยงานกำกับดูแลจะกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนที่กำหนด เช่น พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้กับสนามบินระหว่างประเทศ และสนามบินภายในประเทศภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงมีการตรวจติดตามมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบินระหว่างประเทศและสนามบินภายในประเทศให้มีมาตรฐานเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด และไม่ขัดต่อเงื่อนไขใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เป็นต้น โดยหน่วยงานกำกับดูแลจะติดตามการดำเนินงานผ่านตัวชี้วัดและเป้าหมายที่ถูกกำหนดขึ้น

GEN-3: มีระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ และส่งเสริมวัฒนธรรม Just Culture ในอุตสาหกรรมการบิน โดยหน่วยงานกำกับดูแลจะกำหนดให้มีการตรวจติดตามมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ เพื่อให้มั่นใจว่าสนามบินสาธารณะได้จัดให้มีระบบในการรายงานด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายในระยะเวลาที่กำหนด

## 2) Specific Operational Objectives (OPR)

วัตถุประสงค์เฉพาะ (Specific Operational Objectives: OPR) เป็น วัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นในเรื่องการลดโอกาสและความรุนแรงในการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ซึ่งต้องใช้เครื่องมือ “High-Risk Category (HRC)” ในการประเมินและจัดลำดับระดับ ความเสี่ยง ยกตัวอย่างเช่น

OPR-4: ลดจำนวน โอกาสและความรุนแรงในการเกิดอากาศยาน ไถลออกนอกทางวิ่ง (Runway Excursion: RE) โดยหน่วยงานกำกับดูแลได้กำหนดให้มีการทำ รายการตรวจสอบความพร้อมให้บริการทางวิ่งให้เป็นไปตาม ICAO APRAST SEI Ref-Rs1 (10) รวมถึงมีการจัดทำเอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Guidance Material) และคู่มือการ ฝึกอบรม (Training Program) สำหรับการซ่อมบำรุงทางวิ่งให้กับสนามบินสาธารณะ ตาม ICAO APRAST SEI Ref-RE7 (11)

OPR-5: ลดจำนวน โอกาสในการเกิดการลुक้าเข้าทางวิ่ง (Runway Incursions: RI) โดยหน่วยงานกำกับดูแลกำหนดให้มีการทำรายการตรวจสอบความพร้อมให้บริการทางวิ่ง ให้เป็นไปตาม ICAO APRAST SEI Ref-Rs1 (10) รวมถึงมีการจัดทำเอกสารแนะนำด้าน ความปลอดภัย (Guidance Material) ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการลुक้าเข้าทางวิ่งให้ครอบคลุมถึง การฝึกอบรมในมุมมองของนักบินตาม ICAO APRAST SEI Ref-RE2 (15)

OPR-6: ลดจำนวน โอกาสและความรุนแรงในการเกิดอากาศยานชนนกและ เกิดความเสียหายต่อตัวอากาศยาน โดยหน่วยงานกำกับดูแลกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะทำงาน เพื่อหาวิธีในการลดโอกาสและความรุนแรงในการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง กับสัตว์อันตราย

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) จะถูกกำหนดเป็นราย 3 ปี และต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันตลอดเวลา โดยรายละเอียดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ปี 2021 - 2023 เป็นไปตามที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด

(3) การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกับหน่วยงาน กำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่าปัจจุบันหน่วยงานกำกับดูแลได้มีการ ทำงานร่วมกันกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ในกรณีที่เกิด เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินขององค์กรด้านการบินของประเทศอื่น

หรือในกรณีที่ได้รับรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านการบินพลเรือนของไทย นอกจากนี้หน่วยงานกำกับดูแลได้มีการเข้าร่วมประชุมความปลอดภัยระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และประชุมร่วมกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น หรือองค์การการบินพลเรือนต่างประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และนำมาปรับใช้กับองค์กรด้านการบินพลเรือนภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยให้ขึ้นไปตามมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ หน่วยงานกำกับดูแลต้องกำหนดให้มีการควบคุมกำกับดูแลสนามบินสาธารณะ เพื่อให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลและสนามบินสาธารณะ เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ผ่านการตรวจติดตามความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 21/2 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยการกำกับดูแลดังกล่าว จัดเป็นกลไกควบคุมตามทฤษฎีระบบ (System Theory) ซึ่งในบางทฤษฎีให้คำนิยามไว้ว่า กลไกควบคุมหมายถึง กลไกหรือวิธีการที่ใช้ในการควบคุม หรือตรวจสอบกระบวนการให้ขึ้นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง นอกเหนือจากหน่วยงานกำกับดูแล สนามบินสาธารณะควรจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ให้เป็นไปตามระเบียบ บพ. ว่าด้วยมาตรฐานของระบบการตรวจสอบภายใน พ.ศ. 2556 หรือการตรวจสอบระดับสนามบิน (Self-audit) เพื่อให้กระบวนการของสนามบินสาธารณะดำเนินการเป็นไปอย่างถูกต้อง และสามารถหามาตรการแก้ไขสิ่งที่ตรวจพบในสิ่งที่บ่งชี้ว่าอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยภายในสนามบินสาธารณะ ก่อนจะนำไปเกิดการเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยได้

## บทที่ 5

### สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง “แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย” มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย คือ 1) เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย และ 2) เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแล ภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

โดยผู้วิจัยได้คัดเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) เจ้าหน้าที่ของสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร ด้านการบินพลเรือนมาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 2 คน และ 2) ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการ จัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะมาไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ที่สร้างขึ้น จากข้อมูลงานวิจัยต่าง ๆ เพื่อให้ได้แบบสัมภาษณ์ที่ต้องการ โดยแบบสัมภาษณ์นี้เป็นลักษณะการใช้ คำถามรูปแบบปลายเปิด (Open-end question) ผู้วิจัยดำเนินการสรุปข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ ข้อมูลสำคัญ และนำมาสรุปผลการวิเคราะห์แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ที่ได้จากการวิเคราะห์จากการศึกษาทฤษฎี กฏระเบียบ และเอกสาร ที่เกี่ยวข้องจากนั้นนำมาสรุปและอภิปรายผลการวิจัย รวมถึงมีข้อเสนอแนะของการวิจัย ดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิจัย เพื่อให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และได้สรุปแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการ ด้านนิรภัย ดังนี้

5.1.1 ผลการศึกษาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษา ทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

5.1.1.1 ภาคผนวก 19 (Annex 19): Safety Management

5.1.1.2 เอกสาร DOCUMENT 9859: Safety Management Manual (SMM)

5.1.1.3 แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.1.1.4 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

5.1.1.5 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

5.1.1.6 Sharing safety information and mandatory reporting: CASA

โดยสามารถสรุประบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษา ทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

#### 1) ตัวป้อน (Input)

- (1) ข้อมูลด้านความปลอดภัย
- (2) ระบบการจับเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
- (3) บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย

#### 2) กระบวนการ (Process)

(1) กระบวนการของสนามบินสาธารณะ

- กระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- กระบวนการจับเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
- กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

(2) กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล

- กระบวนการจับเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
- กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

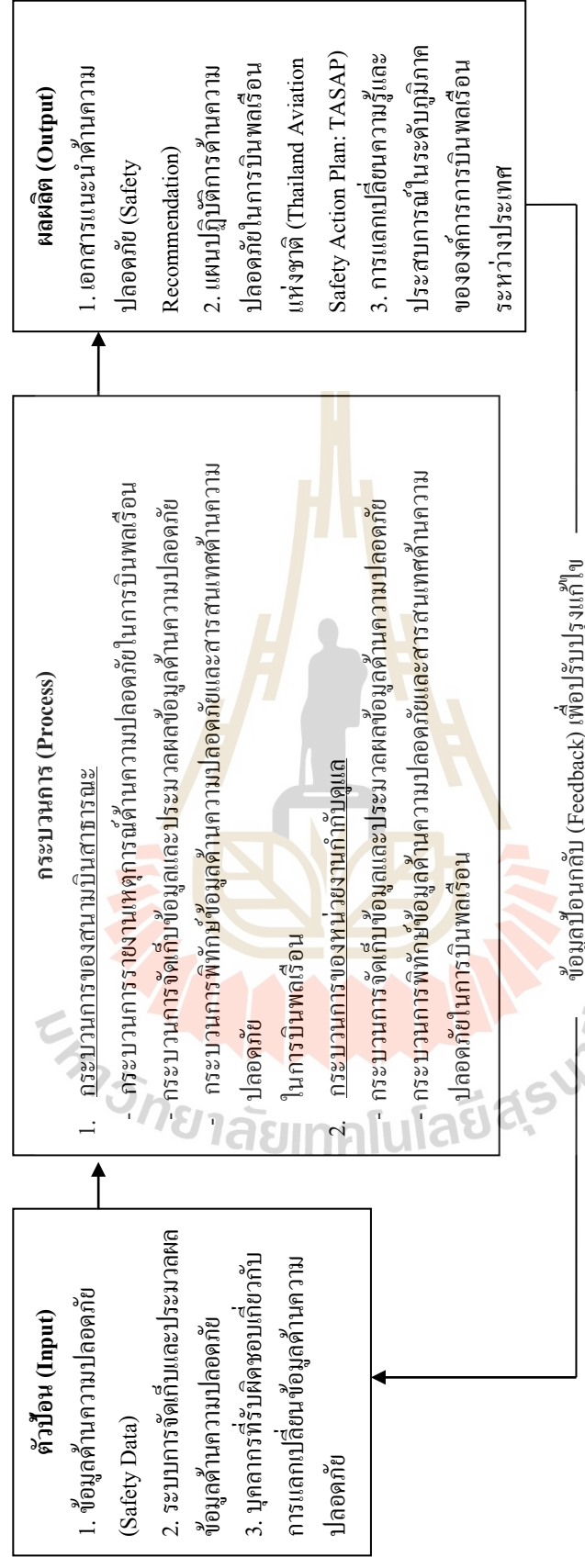
### 3) ผลผลิต (Output)

- (1) เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation)
- (2) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP)
- (3) การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ





**ตารางที่ 5.1** สรุบบรรบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยจากการศึกษา ทฤษฎี ทัศนคติ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง



5.1.2 ผลการศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย สามารถแบ่งขั้นตอน ออกเป็น 3 ขั้นตอน ตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย จากการศึกษา ทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1** สนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลจะต้องกำหนดตัวป้อน (Input) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย ข้อมูลด้านความปลอดภัย ระบบ การจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย และบุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการ แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย รายละเอียดดังนี้

(1) ข้อมูลด้านความปลอดภัย

ข้อมูลด้านความปลอดภัย คือ ข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือสิ่งที่มีนัยยะ ต่อความปลอดภัย (Safety Values) ที่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน ได้แก่

- ข้อมูลจากการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ตามที่กฎหมายกำหนด และนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด ตามข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงาน เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ทั้งรายงานภาคบังคับและภาคสมัครใจ เช่น กรณีอากาศยานไถลออกนอกทางวิ่งทางขับ กรณีอากาศยานชนนกหรือสัตว์อันตราย กรณีการชน กันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน หรืออากาศยานกับยานพาหนะในเขตการบิน เป็นต้น

- รายงานการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย จากการสอบสวน โดยสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อากาศยาน (กสอ.) และหน่วยงาน อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผลสรุปรายละเอียดการเกิดเหตุการณ์ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึง ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย (Safety recommendations) ที่สนามบินสาธารณะสามารถนำมาปรับ ใช้เพื่อป้องกันและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการบินได้

- ข้อมูลจากการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ตรวจพบจาก การตรวจสอบตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องจากทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงาน ภายนอก โดยข้อมูลนี้สามารถนำมาใช้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขกระบวนการของสนามบินให้มีความ ถูกต้อง สอดคล้องกับกฎหมายและเกิดความปลอดภัยต่อสาธารณะ

- ข้อมูลจากการวิเคราะห์สมรรถนะด้านความปลอดภัยและแนวโน้ม การเกิดเหตุการณ์ (SPIs/Trend analysis) ซึ่งเป็นข้อมูลจากการวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดเหตุการณ์ ภายในสนามบินสาธารณะ และนำมากำหนดเป็นตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะด้านความ ปลอดภัยของสนามบิน และนำมากำหนดมาตรการในการแก้ไข เพื่อบรรเทาความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

## (2) ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย

ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย เป็นระบบที่ใช้ในการจัดเก็บ รวบรวมและนำเสนอข้อมูลสารสนเทศไปใช้ในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัยในการสนับสนุนกิจกรรมด้านการบริหารจัดการสมรรถนะความปลอดภัย สามารถแบ่งตามมุมมองของหน่วยงานกำกับดูแล และสนามบินสาธารณะได้ ดังนี้

- หน่วยงานกำกับดูแลใช้ ปัจจุบันใช้ระบบ “ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)” ซึ่งเป็นระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยและสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย เช่น รายงานภาคบังคับ (Mandatory reports) และรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reports) รวมถึงรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลด้านความปลอดภัยหลักที่ได้รับจากองค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบิน และรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัย ซึ่งได้จากการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยจากหน่วยงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุจากประเทศอื่น อีกทั้งระบบ ECCAIRS ยังเป็นระบบที่สามารถจัดเก็บข้อมูลผลการวิเคราะห์ที่ได้จากคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG) ในการระบุสาเหตุอันตราย สาเหตุ การประเมินความเสี่ยง การกำหนดมาตรการในการแก้ไข รวมถึงพิจารณาแนวโน้มด้านความปลอดภัย

- สนามบินสาธารณะ ปัจจุบันมีการใช้ระบบจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยที่แตกต่าง เช่น ระบบ IQSMS (a web-based, integrated safety and quality management system) หรือระบบอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงไม่ว่าจะเป็น CORUSON , E-TOKAI, Q-pulse, SMS Pro, Q5SMS, BASIS ซึ่งเป็นระบบที่บางสนามบินสาธารณะใช้ในการจัดเก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากกระบวนการจัดการความเสี่ยงตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) จะจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบไฟล์ E5X ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับระบบ ECCAIRS ของหน่วยงานกำกับดูแลได้ และยังสามารถใช้เป็นเครื่องมือในกระบวนการจัดการความเสี่ยงภายหลังจากที่ได้มีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยให้กับหน่วยงานกำกับดูแลได้ ไม่ว่าจะเป็นการระบุปัจจัยอันตราย การประเมินความเสี่ยง และการกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยง ซึ่งทำให้สะดวกต่อการจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย ในส่วนสนามบินที่ไม่ได้มีระบบหรือเครื่องมือมาใช้ในการจัดการข้อมูล จะมีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยในรูปแบบไฟล์ PDF โดยใช้แบบฟอร์มตามที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนดไว้ในเว็บไซต์ <https://portal.caat.or.th/occurrence>

และมีการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยไว้ในพื้นที่จัดเก็บบนคอมพิวเตอร์หรือระบบจัดเก็บข้อมูลออนไลน์ ซึ่งต้องมีการใช้รหัสผ่าน (Password) ในการเข้าถึงข้อมูล

### (3) บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย

บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย เป็นบุคลากรที่มีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยต้องมีความรู้ในการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการคัดแยกประเภทของข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และการนำข้อมูลไปใช้งาน ตามระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร รวมถึงควรมีหน้าที่ในการดำเนินการตามกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยขององค์กร ดังนั้น หลายองค์กรส่วนใหญ่จึงมอบหมายให้ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย คือ ผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Safety manager) หรือผู้แทน ซึ่งมีหน้าที่ในการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) ขององค์กร เป็นผู้แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ ในการกำหนดจำนวนและหน้าที่ของผู้รับผิดชอบฯ ขึ้นอยู่กับขนาดและความซับซ้อนของแต่ละองค์กร โดยบุคคลดังกล่าวจะต้องผ่านการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยและหลักสูตรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของตามตำแหน่งและงานที่ได้รับมอบหมายของแต่ละสนามบิน

**ขั้นตอนที่ 2** สนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลจะต้องกำหนดกระบวนการ (Process) ที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย กระบวนการของสนามบินสาธารณะ และกระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล พร้อมทั้งนำกระบวนการดังกล่าวไปถือปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย รายละเอียดดังนี้

#### (1) กระบวนการของสนามบินสาธารณะ

- กระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน  
สนามบินสาธารณะจัดเป็นองค์กรด้านการบินพลเรือนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ซึ่งเมื่อเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับตามข้อกำหนดดังกล่าว สนามบินสาธารณะจะต้องจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับนั้น ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนโดยไม่ชักช้า ไม่เกิน 72 ชั่วโมง แต่หากเหตุการณ์ดังกล่าวถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุรุนแรงต้องแจ้งเหตุการณ์ (Notify) ไปยังสำนักงานโดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ส่งให้สำนักงานภายใน 24 ชั่วโมงนับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องตามข้อกำหนดดังกล่าว สนามบินสาธารณะจะต้องจัดให้มีกระบวนการการรายงาน

เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภายในสนามบิน ในกรณีที่เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยผ่านกระบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยแล้ว พบว่ามีความเสี่ยงซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของสนามบินสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีความเสี่ยงด้านการบิน (Aviation Safety Risk) อย่างมีนัยสำคัญอันเกิดจากการดำเนินงานของสนามบินสาธารณะ จะต้องจัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายใน 60 วัน นับจากวันที่ส่งรายงานเบื้องต้นของเหตุการณ์นั้น ไปยังสำนักงาน กรณีไม่สามารถส่งได้ภายใน 60 วัน จะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบก่อนครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าว พร้อมชี้แจงเหตุผลและดำเนินการส่งรายงานดังกล่าวภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ครบกำหนด โดยสนามบินสาธารณะสามารถศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเพิ่มเติมได้ตามภาคผนวก ข

นอกจากหน่วยงานกำกับดูแลที่กำหนดให้สนามบินสาธารณะจะต้องรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามกฎหมายแล้ว สนามบินสาธารณะจะต้องนำข้อบังคับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ฉบับที่ 1 ว่าด้วยการแจ้งและจัดทำรายงานเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง เข้ามาพิจารณาในการกำหนดกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยด้วย

- กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย  
 สนามบินสาธารณะจะต้องจัดให้มีกระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย (SMS) โดยต้องจัดให้มีระบบในการจัดเก็บเอกสารด้านความปลอดภัย รวมถึงกระบวนการทบทวนแก้ไขเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยไม่ว่าจะเป็น รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ รายงานการตรวจสอบจากหน่วยงานภายในและภายนอก เอกสารรายงานตรวจสอบจากการปฏิบัติงาน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยกระบวนการเริ่มต้นจาก “การเก็บรวบรวมข้อมูล (Collecting)” ซึ่งเป็นกระบวนการในการรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ตามที่แต่ละสนามบินกำหนดเข้ามาอยู่ในระบบที่สนามบินสามารถบริหารจัดการข้อมูลดังกล่าวได้ตามสะดวก จากนั้นเข้าสู่กระบวนการ “วิเคราะห์ (Analysis)” ซึ่งเป็นกระบวนการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รวบรวมเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ประมวลผลตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน จากนั้นเข้าสู่กระบวนการ “การแลกเปลี่ยน (Exchange)” เป็นการนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปแลกเปลี่ยนและสื่อสาร ตามองค์ประกอบที่ 4 ของระบบการจัดการด้านนิรภัย ในแง่การส่งเสริมด้านความ



ปลอดภัย (Safety Communication) สุดท้ายคือกระบวนการ “ควบคุมและจัดเก็บเอกสาร (Maintain Document and Control) ซึ่งจะเป็นการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดตามระบบการจัดการด้านนิรภัย อย่างไรก็ตามยังคงต้องมีการสื่อสารหรือจัดเก็บให้ปลอดภัยเพื่อพิทักษ์ข้อมูลสำคัญเช่นเดียวกัน

- กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

สนามบินสาธารณะจะต้องจัดให้มีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดให้สนามบินสาธารณะกำหนดมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย โดยมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยดังกล่าว จะต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ถูกระบุถึงในรายงาน ผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากการถูกกล่าวโทษหรือถูกลงโทษภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะเพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งสนับสนุนให้มีข้อมูลสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้สนามบินสาธารณะยังต้องจัดให้มีผู้ดูแล ซึ่งมีหน้าควมรับผิดชอบในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และกฎหมายหรือกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

## (2) กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล

- กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย

หน่วยงานกำกับดูแลของประเทศไทยหรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีระบบในการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยเป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) โดยจะดำเนินการรวบรวมและจัดการข้อมูลดังกล่าว เข้าไปอยู่ในระบบ “European Co-ordination Centre for Accident and



Incident Reporting Systems (ECCAIRS)” ซึ่งเป็นระบบในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย และมีการแบ่งประเภทของข้อมูลผ่านการใช้คำจำกัดความที่แนะนำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) คือ “Accident /Incident Data Reporting (ADREP) taxonomy” ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากลสำหรับบริหารจัดการ วิเคราะห์ และแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย จากนั้นข้อมูลด้านความปลอดภัยจะถูกรวบรวมและนำไปพิจารณาผ่านคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Verification Sub Group: SDV/SG) ซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนจากฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินและสำนักนิกฤษฎ์และกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ ในการตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลด้านความปลอดภัยในระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเบื้องต้น รวมถึงทั้งกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการบินในการจัดการความเสี่ยง เพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety Action Group: ASAG) เพื่อนำไปพัฒนาส่งเสริมด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ (Safety Promotion) ส่งเสริมการกำกับดูแลและตรวจสอบ (Safety Oversight) ส่งเสริมการออกกฎหมาย (Rule-making activities) รวมถึงนำไปกำหนดเป็นแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของประเทศ (Thailand Aviation Safety Plan (TASAP)

- กระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

หน่วยงานกำกับดูแลจะต้องจัดให้มีกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยประเทศไทยได้กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน สำหรับบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563 ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้การบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยรวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (Safety Data, Safety Information and Related Sources) ซึ่งสำนักงานได้มาจากการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ รวมถึงข้อมูลจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมของการปฏิบัติงานที่เป็นส่วนหนึ่งของรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลฯ จะต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ระบุถึงในรายงาน และผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากการถูกกล่าวโทษหรือถูกลงโทษภายใต้การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสำนักงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture)

ซึ่งจะต้องมั่นใจได้ว่าข้อมูลดังกล่าวจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยจะต้องมีการป้องกันข้อมูลและมีการรักษาความลับของข้อมูล อย่างไรก็ตามกรณีที่จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย หน่วยงานกำกับดูแลจะต้องพิจารณากำหนด “ผู้พิจารณา (Consider)” ซึ่งอาจเป็นบุคคลหรือคณะกรรมการที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจว่าข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยนั้นสามารถเปิดเผยได้หรือไม่ เพื่อให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย

**ขั้นตอนที่ 3 การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยจะนำมาซึ่งผลผลิต (Output)** ซึ่งประกอบด้วย เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ รายละเอียดดังนี้

**(1) เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation)**

หน่วยงานกำกับดูแลจะมีการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานภายนอกองค์กร โดยใช้หลากหลายวิธี โดยข้อมูลที่มีการเผยแพร่จะรวมถึง

- กฎหมาย กฎ ระเบียบ วิธีปฏิบัติที่ยอมรับได้ และคู่มือแนะนำ
- รายงานด้านความปลอดภัยประจำปี
- เอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้าน

ความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

- จดหมายข่าวสารด้านความปลอดภัย (Safety Bulletins) และประกาศสารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety Information notices)

นอกจากนี้ สารสนเทศด้านความปลอดภัยจะถูกเผยแพร่ผ่านการประชุมคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ การประชุมและการประชุมเชิงปฏิบัติร่วมกับอุตสาหกรรมการบินและพนักงานของหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยผ่านการปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินกับอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นช่องทางการสื่อสารด้านความปลอดภัยตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและการทำงานร่วมกันที่จำเป็นให้มีประสิทธิภาพ แบ่งปันข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยอันนำไปสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และการพัฒนาสมรรถนะด้านความปลอดภัย

**(2) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP)**

หน่วยงานกำกับดูแลมีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) เป็นแผนที่กำหนดกลไกและกระบวนการในการดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยและการปรับปรุงด้านความปลอดภัยของผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นกลไกและมาตรการในการขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยวัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติจัดทำขึ้นเพื่อกำหนด “ระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่สามารถยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP))” ในระดับประเทศ ซึ่งได้มาจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในแต่ละระดับ ไม่ว่าจะเป็นระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับสากล เช่น สถิติการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง ทั้งนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจว่า ประเทศได้มีการพัฒนาความปลอดภัยด้านการบินอย่างต่อเนื่องผ่านการกำกับดูแลในการติดตามระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่สามารถยอมรับได้ของหน่วยงานกำกับดูแลและสนามบินสาธารณะ ให้เป็นไปตามที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

**(3) การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ**

หน่วยงานกำกับดูแลได้มีการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่นในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินขององค์กรด้านการบินของประเทศอื่น หรือในกรณีที่ได้รับรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านการบินพลเรือนของไทย นอกจากนี้หน่วยงานกำกับดูแลได้มีการเข้าร่วมประชุมความปลอดภัยระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และประชุมร่วมกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น หรือองค์กรการบินพลเรือนต่างประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และนำมาปรับใช้กับองค์กรด้านการบินพลเรือนภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากการวิจัยเรื่อง “แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย” ผู้วิจัยสามารถ อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ และนำมาซึ่งแนวปฏิบัติการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย ตามระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยฯ ซึ่งได้จากการศึกษาทฤษฎี กฎระเบียบ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง นำมาวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎีระบบ (System Theory) ซึ่งสอดคล้อง การศึกษาของ ทิศนา แคมมณี (2545) ว่าเป็นกรอบแนวคิดที่ใช้ในการจัดการสิ่งต่าง ๆ ให้เป็น ระเบียบ นำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการ โดยทฤษฎีระบบเป็นการจัดการองค์ประกอบของระบบ ในกรอบความคิดของตัวป้อน กระบวนการ กลไกควบคุมการผลิต และนำเสนอฟังก์ชันของระบบ ในรูปแบบของระบบที่สมบูรณ์ ได้ดังนี้

### 5.2.1 ตัวป้อน (Input)

สำหรับ “ตัวป้อน” ในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยจากการวิจัย ประกอบด้วย 1) ข้อมูลด้านความปลอดภัย 2) ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย และ 3) บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) ข้อมูลด้านความปลอดภัย จัดเป็นข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงหรือสิ่งที่มีนัยยะ ต่อความปลอดภัยและได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น ข้อมูลจากรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย รายงานการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ข้อมูลจากการตรวจสอบภายใน ข้อมูลจากการวิเคราะห์สมรรถนะด้านความปลอดภัยและแนวโน้ม การเกิดเหตุการณ์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉันทนนท์ แก้วมณี (2563) ที่ระบุว่า ความเกี่ยวข้องของข้อมูลกรณีอากาศยานประสบเหตุ ถือเป็นปัจจัยหนึ่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งในที่นี้ข้อมูลกรณีอากาศยานประสบเหตุดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลรายงาน เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และรายงานการสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่ผู้วิจัยศึกษา ได้ตามสรุปผลการวิจัย

2) ระบบการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย เป็นระบบที่ใช้ในการจัดเก็บ รวบรวมและนำเสนอข้อมูลสารสนเทศไปใช้ในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัยในการสนับสนุนกิจกรรมด้านการบริหารจัดการสมรรถนะความปลอดภัย เช่น ระบบ ECCAIRS, ระบบ IQSMS ระบบอื่น ๆ ที่คล้ายคลึง เช่น CORUSON, E-TOKAI, Q-pulse, SMS Pro, Q5SMS, BASIS

หรือพื้นที่จัดเก็บบนคอมพิวเตอร์หรือระบบจัดเก็บข้อมูลออนไลน์ ซึ่งสอดคล้องตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่ระบุว่า ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของประเทศทั้งหมด โดยส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการจัดการด้านความปลอดภัยเชิงรุก

3) บุคลากรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยเป็นบุคลากรที่มีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยต้องมีทักษะในการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการคัดแยกประเภทของข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และการนำข้อมูลไปใช้งาน ตามระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร รวมถึงควรมีหน้าที่ในการดำเนินการตามกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐนนท์ แก้วมณี (2563) และฐิติกานต์ (2564) ที่ระบุว่า คุณภาพของบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนของการบินพลเรือน ถือเป็นปัจจัยหนึ่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งต้องมีความสามารถในการย่อความ คิดคำนวณ หรือคาดการณ์ผลในอนาคต บุคลากรมีจิตใจในการใฝ่เรียนรู้เอื้อเพื่อเผยแพร่ในการแบ่งปันข้อมูล และมีความสนใจที่จะแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงจะต้องสร้างการรับรู้ในส่วนของการจัดการความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถเพียงพอต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยได้ตามยุคสมัย

### 5.2.2 กระบวนการ (Process)

สำหรับ “กระบวนการ” ในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยจากการวิจัยประกอบด้วย 1) กระบวนการของสนามบินสาธารณะ และ 2) กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล เช่น กระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน กระบวนการจัดเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย และกระบวนการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐนนท์ แก้วมณี (2563) พงศ์นที (2558) ที่ระบุว่า กระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และการติดตามผล ถือเป็นปัจจัยหนึ่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ซึ่งต้องมีกระบวนการป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงต้องมีกระบวนการจัดการความเสี่ยงที่ครอบคลุมถึงการระบุความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง และการควบคุมความเสี่ยงและประเมินผลอย่างเป็นวงรอบ ตามปัจจัยการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุทั้ง 5 (5M Model)



### 5.2.3 ผลผลิต (Output)

สำหรับ “ผลผลิต” ในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยจากการวิจัย ประกอบด้วย 1) เอกสารแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation) 2) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) และ 3) การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระดับภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศอื่น ๆ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่ระบุว่า การแบ่งปันข้อมูลด้านความปลอดภัย และการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัย ทั้งภายในและภายนอกถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ซึ่งส่งเสริมให้กระบวนการจัดการความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นการทำงานร่วมกันและการสื่อสารด้านความปลอดภัยภายในระบบการบินของประเทศและกับต่างประเทศ

ทั้งนี้ สิ่งสำคัญที่ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย คือการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive Safety Culture) ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) การส่งเสริมวัฒนธรรมไม่ลงโทษผู้รายงานหากเหตุการณ์นั้นไม่ได้มาจากความจงใจ (Just Culture) หรือการส่งเสริมวัฒนธรรมการเรียนรู้จากสิ่งผิดพลาดจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (Learning Culture) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สิทธิปัฐพ์ (2561) ที่ระบุว่า พบว่า พฤติกรรมความปลอดภัย บรรยากาศที่มีความปลอดภัย วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และระบบการจัดการความปลอดภัย ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย



### 5.3 ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การวิจัยครั้งนี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้นผู้วิจัยขอเสนอแนวทางเพื่อทำการวิจัยในครั้งต่อไป ดังนี้

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป

1) หน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรนำแนวปฏิบัติใช้ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย รวมถึงสามารถนำงานวิจัยฉบับนี้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนากฎระเบียบหรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องได้

2) จากการศึกษาวิจัยนี้ พบว่าสิ่งสำคัญที่ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะและหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย คือการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive Safety Culture) ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) การส่งเสริมวัฒนธรรมไม่ลงโทษผู้รายงานหากเหตุการณ์นั้นไม่ได้มาจากความตั้งใจ (Just Culture) หรือการส่งเสริมวัฒนธรรมการเรียนรู้จากสิ่งที่ผิดพลาดจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (Learning Culture)

#### 5.3.2 ข้อเสนอแนะครั้งถัดไป

1) ควรศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมจากองค์กรด้านการบินพลเรือนอื่น ๆ เพื่อให้ได้แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือนภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น

2) กรณีเกิดการเปลี่ยนแปลงกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานกำกับและสนามบินสาธารณะภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย ควรดำเนินการศึกษาวิจัยใหม่อีกครั้ง เพื่อให้ได้แนวปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันและสอดคล้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3) ควรศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกลไกควบคุมในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือนภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย เพื่อให้องค์กรด้านการบินพลเรือนสามารถควบคุมประสิทธิภาพของการแลกเปลี่ยนข้อมูลได้มากยิ่งขึ้น

## บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ. 26 กุมภาพันธ์ 2559.
- กรมการบินพลเรือน. ระเบียบกรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2557. 2557.
- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497. 2562.
- พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540. 2540.
- พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562. 2562.
- คณะกรรมการการบินพลเรือน. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 82 ว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน. 19 มีนาคม 2551.
- คณะกรรมการการบินพลเรือน. ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2566. 1 มิถุนายน 2566.
- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน. ข้อบังคับคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ฉบับที่ 1 ว่าด้วยการแจ้งและจัดทำรายงานเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง. 28 สิงหาคม 2563.
- จิตติกานต์ ฉลองไกรเดช. การศึกษาเปรียบเทียบผลการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านการบินต่อการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยของบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย. 2564.
- ณัฐนนท์ แก้วมณี. ปัจจัยการแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัยด้านการบินระหว่างหน่วยงานภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย. 2563.
- ทศนา แคมมณี. ทฤษฎีระบบ (System Approach). 2545.
- เรืออากาศเอก พงศ์นที ทูมมานนท์. การจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติการบินด้านมนุษยปัจจัยและภารกิจปัจจัยของนักบินลำเลียง กองบิน 6 กองทัพอากาศ. 2558.
- สิทธิรัฐ มงคลอภิบาล. ปัจจัยเชิงสาเหตุที่นำไปสู่ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยขององค์กรในประเทศไทย กรณีศึกษา: ผู้ปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบินของสนามบิน. 2561.
- สิทธิรัฐ มงคลอภิบาล. ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: บริษัท แดกซ์อินเทอร์คอร์ปอเรชั่น จำกัด. 2560.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน. 16 มีนาคม 2562.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 32 ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน. 31 สิงหาคม 2563.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2564 – 2566 ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1. 16 มีนาคม 2566.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน สำหรับบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563. 31 สิงหาคม 2563.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562. 26 ธันวาคม 2562.
- Civil Aviation Authority. CAP 382 The Mandatory Occurrence Reporting Scheme. 2011.
- Civil Aviation Authority. Safety Management Systems for Aviation Service Providers. 2021.
- Civil Aviation Safety Authority. Sharing safety information and mandatory reporting. 2021.
- Federal Aviation Administration. FAA Airports (ARP) Safety Management System. 2021.
- Gain Working Group C. Automated Airline Safety Information Sharing Systems. 2003.
- International Civil Aviation Organization. Annex 19 Safety Management Second Edition. 2016.
- International Civil Aviation Organization. Doc 9859 Safety Management Manual (SMM) Fourth Edition. 2018.
- International Civil Aviation Organization. International Civil Aviation Organization Regional Aviation Safety Group – PAN AMERICA Procedural Handbook, Fourth Edition. 2018.
- The Civil Aviation Authority. Safety Management Systems (SMS) guidance for organisations. 2014.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

The Civil Aviation Authority of Thailand. Guidance Material for Establishment of Letter of Agreement between Air Traffic Control Unit and Aerodrome Operator. 2021.

The Civil Aviation Authority of Thailand. Guidance Material for Safety Management System (SMS). 2016.

The Civil Aviation Authority of Thailand. Guidance Material on Reporting of Civil Aviation Occurrences. 2020.





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี





## รายการของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (List of Mandatory Occurrences)

ภาคผนวก ก แนบท้ายข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๒ ว่าด้วย การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

### ภาคผนวก ก

#### รายการของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ

#### (List of Mandatory Occurrences)

รายการของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับที่องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินต้องรายงานเข้ามายังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แบ่งเป็นประเภทต่าง ๆ ได้ ดังต่อไปนี้

- ก. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศทุกประเภท และผู้ทำการบินทั่วไปด้วยเครื่องบินที่มีใบสมรรถนะเดินอากาศแบบมาตรฐานที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดเกินกว่า 5,700 กิโลกรัม หรือมีความจุที่นั่งเกินกว่า 9 ที่นั่ง หรือเครื่องบินที่ติดตั้งเครื่องยนต์แบบกังหันไอพ่น (Turbojet Engine) อย่างน้อยหนึ่งเครื่องยนต์

#### 1. AIR OPERATIONS

##### 1.1 Flight preparation

Use of incorrect data or erroneous entries into equipment used for navigation or performance calculations which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

##### 1.2 Aircraft preparation and handling on ground

- (1) Loading and use of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil, and portable water).
- (2) Missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment.
- (3) Incorrect handling or loading of passengers, baggage, mail or cargo, likely to have a significant effect on aircraft mass and/or balance (including significant errors in loadsheet calculations).
- (4) Boarding equipment removed leading to endangerment of aircraft occupants.
- (5) Incorrect stowage or securing of baggage, mail or cargo likely in any way to endanger the aircraft, its equipment or occupants or to impede emergency evacuation.
- (6) Non-compliance with required aircraft ground handling and servicing procedures, especially in de-icing, refueling or loading procedures, including incorrect positioning or removal of equipment.
- (7) Significant spillage during fueling operations.

- 2 -

- (8) Loading of incorrect fuel quantities likely to have a significant effect on aircraft endurance, performance, balance or structural strength.
- (9) Failure, malfunction or defect of ground equipment used for ground handling, resulting into damage or potential damage to the aircraft (for example: tow bar or GPU (Ground Power Unit).
- (10) Damage to aircraft by ground handling equipment or vehicles including previously unreported damage.
- (11) Under fueling.

### 1.3 Take-off and landing

- (1) Taxiway or runway excursion.
- (2) Actual or potential taxiway or runway incursion.
- (3) Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.
- (4) Take-off and landing or attempted take-off and landing on a closed or engaged runway.
- (5) Any rejected take-off.
- (6) Inability to achieve required or expected performance during take-off, initial climb, go-around or landing.
- (7) Actual or attempted take-off, approach or landing with incorrect configuration setting.
- (8) Tail, blade/wingtip or nacelle strike during take-off or landing.
- (9) Approach continued against air operators stabilized approach criteria.
- (10) Continuation of an instrument approach below published minimums with adequate visual references.
- (11) Precautionary or forced landing.
- (12) Undershoot or overshoot.
- (13) Hard landing.

### 1.4 Any phase of flight

- (1) Loss of control.
- (2) Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions.
- (3) Level bust.
- (4) Activation of any flight envelop protection, including stall warning, stick shaker, stick pusher and automatic protections.

- 3 -

- (5) Unintentional deviation of airspeed, intended or assigned track or altitude that result in the activation of a deviation notification.
- (6) Exceedance of aircraft flight manual limitation.
- (7) Operation with incorrect altimeter setting.
- (8) Jet blast or rotor and prop wash occurrences which have or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (9) Misinterpretation of automation mode or of any flight deck information provided to the flight crew which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (10) Dangerous goods accident, incident, undeclared or misdeclared dangerous goods, or dangerous goods occurrence as defined in the ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.
- (11) Evacuation of crew and/or passengers.
- (12) Operation of aircraft that deviate from aircraft equipage or operations approval required by applicable regulations.

#### 1.5 Other types of occurrences

- (1) Unintentional release of cargo or other externally carried equipment.
- (2) Loss of situational awareness ( including environmental, mode and system awareness, spatial disorientation, and time horizon).
- (3) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
- (4) Inadvertent slide deployment.

### 2. TECHNICAL OCCURRENCES

#### 2.1 Structure and systems

- (1) Loss of any part of the aircraft structure in flight.
- (2) Loss of a system.
- (3) Loss of redundancy of a system.
- (4) Leakage or spillage of oil, fuel or other fluid which resulted or could resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- (5) Fuel system malfunctions or defects, which had an effect on fuel supply and/or distribution.

- 4 -

- (6) Malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.
- (7) Abnormal functioning of flight controls such as asymmetric or stuck/jammed flight controls (for example: lift (flap/slat), drag (spoilers), attitude control (ailerons, elevators, rudder) devices).
- (8) Failure of or significant damage to aircraft primary structure.
- (9) Blown tire or wheel failure.
- (10) An aircraft component that causes fires, accumulation or circulation of smoke, vapour, or toxic or noxious fumes in the crew compartment or passenger cabin during flight, whether the related fire-warning system properly operated.
- (11) An unintended landing gear extension or retraction, or opening or closing of landing gear doors during flight.
- (12) Aircraft components or systems malfunctions that result in taking emergency actions during flight except action to shut down an engine.
- (13) Any abnormal vibration or buffeting caused by a structural or system malfunction, defect, or failure.

## 2.2 Propulsion (including engines, propellers and rotor systems) and auxiliary power units (APUs)

- (1) Failure or significant malfunction of or damage to any part including disintegration of any internal or external part of the engine not classified as an accident.
- (2) Failure or significant malfunction of controlling of a propeller, rotor or powerplant.
- (3) Damage to or failure of main/tail rotor or transmission and/or equivalent systems.
- (4) Flameout, in-flight shutdown of any engine or APU when required (for example: ETOP (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).
- (5) Engine operating limitation exceedance, including overspeed or inability to control the speed of any high-speed rotating component (for example: APU, air starter, air cycle machine, air turbine motor, propeller or rotor).
- (6) Failure or malfunction of any part of an engine, powerplant, APU or transmission resulting in any one or more of the following:
  - (a) thrust-reversing system failing to operate as commanded;
  - (b) inability to control power, thrust or rpm (revolutions per minute);

- 5 -

(c) non-containment of components/debris;

(d) Abnormal aircraft or engine vibration.

### 2.3 Other technical occurrences

(1) Each interruption to a flight, unscheduled change of aircraft en route, or unscheduled stop or diversion from a route, caused by known or suspected technical difficulties or malfunctions.

(2) Propeller featuring in flight.

## 3. MAINTENANCE AND CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT

(applicable for the organizations that scope of their SMS include these activities)

3.1 Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive war, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.

3.2 Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).

3.3 Failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:

(1) non-containment of components/debris;

(2) failure of the engine mount structure.

3.4 Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.

3.5 Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.

3.6 Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.

3.7 Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.

3.8 Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Technical logbook procedures.

3.9 Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).

3.10 Any defect in a life-controlled critical part or engine causing retirement before completion of its full life.

- 6 -

- 3.11 Use of products, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.
  - 3.12 Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.
  - 3.13 Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.
  - 3.14 Releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.
  - 3.15 Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.
  - 3.16 Identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences.
  - 3.17 Any occurrence where the human performance, including fatigue of personnel, has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
  - 3.18 Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice record system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight record system.
- 4. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICES AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT**
- 4.1 Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance.
  - 4.2 Prolonged loss of communication with ATS (Air Traffic Service) or ATM Unit.
  - 4.3 Conflicting instructions from different ATS Units potentially leading to a loss of separation.
  - 4.4 Misinterpretation of radio-communication which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
  - 4.5 Intentional deviation from ATC instruction which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
  - 4.6 Airspace infringement including unauthorized penetration of airspace.
- 5. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS**
- 5.1 Any event leading to the declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN call').
  - 5.2 Any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion.
  - 5.3 Contaminated air in the cockpit or in the passenger compartment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.



- 7 -

- 5.4 Failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency.
  - 5.5 Use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance.
  - 5.6 Failure of any emergency or rescue system or equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
  - 5.7 Uncontrollable cabin pressure.
  - 5.8 Critically low fuel quantity or fuel quantity at destination below required final reserve fuel.
  - 5.9 Any event requiring the emergency use of oxygen including the use of crew oxygen system by the crew.
  - 5.10 Incapacitation of any member of the flight or cabin crew that results in the reduction below the minimum certified crew complement.
  - 5.11 Crew fatigue impacting or potentially impacting their ability to perform safely their flight duties.
- 6. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY**
- 6.1 A collision or a near collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
  - 6.2 ACAS/TCAS RAs (Airborne/Traffic Collision Avoidance System, Resolution Advisory).
  - 6.3 Activation of ground collision system such as EGPWS or GPWS (Enhanced / Ground Proximity Warning System) / TAWS (Terrain Awareness and Warning System).
  - 6.4 Wildlife strike including bird strike.
  - 6.5 Foreign object damage/debris (FOD).
  - 6.6 Unexpected encounter of poor runway surface conditions.
  - 6.7 Wake-turbulence encounters.
  - 6.8 Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights, lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
  - 6.9 A lightning strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.
  - 6.10 A hail encounter which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.

- 8 -

- 6.11 Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a 'turbulence check' of the aircraft.
- 6.12 A significant wind shear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 6.13 Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.
- 6.14 Volcanic ash encounter.
- 6.15 A collision in airside area between a vehicle and another vehicle, equipment, building, person or an object resulting in injury or damage to the property.

ข. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีการปฏิบัติการบิน

1. AIR OPERATIONS

- 1.1 Unintentional loss of control.
- 1.2 Landing outside of intended landing area.
- 1.3 Inability or failure to achieve required aircraft performance expected in normal conditions during take-off, climb or landing.
- 1.4 Runway incursion.
- 1.5 Runway excursion.
- 1.6 Any flight which has been performed with an aircraft which was not airworthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 1.7 Unintended flight into IMC (Instrument meteorological Conditions) conditions of aircraft not IFR (Instrument flight rules) certified, or a pilot not qualified for IFR, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 1.8 Operation of aircraft that deviate from aircraft equipage or operations approval required by applicable regulations.

2. TECHNICAL OCCURRENCES

- 2.1 Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller).
- 2.2 Any flight control not function correctly or disconnected.
- 2.3 A failure or substantial deterioration of the aircraft structure.
- 2.4 A loss of any part of the aircraft structure or installation in flight.
- 2.5 A failure of an engine, rotor, propeller, fuel system or other essential system.

- 9 -

- 2.6 Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or risk to occupants.
- 3. MAINTENANCE AND CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT**  
**(applicable for the organizations that scope of their SMS include these activities)**
- 3.1 Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive war, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.
- 3.2 Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).
- 3.3 Failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:  
(1) non-containment of components/debris;  
(2) failure of the engine mount structure.
- 3.4 Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.
- 3.5 Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.
- 3.6 Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.
- 3.7 Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.
- 3.8 Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Technical logbook procedures.
- 3.9 Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).
- 3.10 Any defect in a life-controlled critical part causing retirement before completion of its full life.
- 3.11 The use of products, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.
- 3.12 Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.
- 3.13 Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.

- 10 -

- 3.14 Releasing an aircraft to service form maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.
  - 3.15 Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.
  - 3.16 Identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences.
  - 3.17 Any occurrence where the human performance, including fatigue of personnel, has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
  - 3.18 Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice record system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight record system.
- 4. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICE AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT**
- 4.1 Interaction with air navigation services (for example: incorrect service provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
  - 4.2 Airspace infringement including unauthorized penetration of airspace.
- 5. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS**
- 5.1 Any occurrence leading to an emergency call.
  - 5.2 Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft.
  - 5.3 Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.
- 6. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY**
- 6.1 A collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
  - 6.2 A near collision, on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle requiring an emergency avoidance maneuver to avoid a collision.
  - 6.3 Wildlife strike including bird strike.
  - 6.4 Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
  - 6.5 A lightning strike resulting in damage to or loss of functions of the aircraft.
  - 6.6 Severe turbulence encounter which resulted in injury to aircraft occupants or in the need for a post-flight turbulence damage check of the aircraft.

- 11 -

6.7 Icing including carburetor icing which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

**ค. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม**

- 1.1 Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive war, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.
- 1.2 Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).
- 1.3 Failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:
  - (1) non-containment of components/debris;
  - (2) failure of the engine mount structure.
- 1.4 Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.
- 1.5 Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.
- 1.6 Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.
- 1.7 Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.
- 1.8 Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Technical logbook procedures.
- 1.9 Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).
- 1.10 Any defect in a life-controlled critical part causing retirement before completion of its full life.
- 1.11 The use of products, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.
- 1.12 Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.

- 12 -

- 1.13 Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.
- 1.14 Releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.
- 1.15 Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.
- 1.16 Identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences.
- 1.17 Any occurrence where the human performance, including fatigue of personnel, has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
- 1.18 Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice record system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight record system.

ง. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

1. AIRCRAFT- AND OBSTACLE-RELATED OCCURRENCES

- 1.1 A collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- 1.2 A collision in airside area between a vehicle and another vehicle, equipment, building, person or an object resulting in injury or damage to the property.
- 1.3 Wildlife strike including bird strike.
- 1.4 Taxiway or runway excursion.
- 1.5 Actual or potential taxiway or runway incursion.
- 1.6 Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion or excursion.
- 1.7 Aircraft or vehicle failure to follow clearance, instruction or restriction while operating on the movement area of an aerodrome (for example wrong runway, taxiway or restricted part of an aerodrome).
- 1.8 Undershoots or overshoots.
- 1.9 Landing or take-off on a taxiway.
- 1.10 Foreign object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.



- 13 -

- 1.11 Presence of obstacles on the aerodrome or in the vicinity of the aerodrome which are not published in the AIP (Aeronautical Information Publication) or by NOTAMN (Notice to Airmen) and/or that are not marked or lighted properly.
  - 1.12 Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person.
  - 1.13 Passengers or unauthorized person left unsupervised on apron.
  - 1.14 Jet blast, rotor down wash or propeller blast effect.
  - 1.15 Declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).
- 2. DEGRADATION OR TOTAL LOSS OF SERVICES OR FUNCTIONS**
- 2.1 Loss or failure of communication between:
    - (1) Aerodrome, vehicle or other ground personnel and air traffic services unit or apron management service unit;
    - (2) Apron management service unit and aircraft, vehicle or air traffic service unit.
  - 2.2 Significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants.
  - 2.3 Significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs.
  - 2.4 Failure of the aerodrome emergency alerting system.
  - 2.5 Rescue and firefighting services not available according to applicable requirements.
- 3. OTHER OCCURRENCES**
- 3.1 Fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
  - 3.2 Absence of reporting of a significant change in aerodrome operating conditions which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
  - 3.3 Significant spillage during fueling operations.
  - 3.4 Failure to handle poor runway surface conditions.
  - 3.5 Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
  - 3.6 Dangerous good accident and incident as defined in the ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air which resulted or could have resulted in the safety or led to an unsafe condition in aerodrome operation.

- 14 -

จ. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และผู้ให้บริการระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน

**1. AIRCRAFT-RELATED OCCURRENCES**

- 1.1 A collision or a near collision on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle, including near-controlled flight into terrain (near CFIT).
- 1.2 Separation minima infringement.
- 1.3 Inadequate separation.
- 1.4 ACAS/TCAS RAs. (Airborne/Traffic Collision Avoidance System, Resolution Advisory).
- 1.5 Wildlife strike including bird strike.
- 1.6 Taxiway or runway excursion.
- 1.7 Actual or potential taxiway or runway incursion.
- 1.8 Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.
- 1.9 Aircraft deviation from ATC clearance.
- 1.10 Aircraft deviation from applicable air traffic management (ATM) regulation:
  - (1) aircraft deviation from applicable published ATM procedures;
  - (2) airspace infringement including unauthorized penetration of airspace;
  - (3) operation of aircraft that deviate from aircraft equipage or operations approval required by applicable regulations.
- 1.11 Call sign confusion related occurrences.

**2. DEGRADATION OR TOTAL LOSS OF SERVICE FUNCTIONS**

- 2.1 Inability to provide ATM services or to execute ATM functions:
  - (1) inability to provide air traffic services or to execute air traffic services functions;
  - (2) inability to provide airspace management services or to execute airspace management functions;
  - (3) inability to provide air traffic flow management and capacity services or to execute air traffic flow management and capacity functions.
- 2.2 Missing or significantly incorrect, corrupted, inadequate or misleading information from any support service, including relating to poor runway surface conditions.
- 2.3 Failure of communication service.
- 2.4 Failure of surveillance service.
- 2.5 Failure of data processing and distribution function or service.
- 2.6 Failure of navigation service.

- 15 -

- 2.7 Failure of ATM system security which had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.
  - 2.8 Significant ATS sector/position overload leading to a potential deterioration in service provision.
  - 2.9 Incorrect receipt or interpretation of significant communications, including lack of understanding of the language used, when this had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.
  - 2.10 Prolonged loss of communication with an aircraft or with other ATS unit.
- 3. OTHER OCCURRENCES**
- 3.1 Declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).
  - 3.2 Significant external interference with Air Navigation Services (for example radio broadcast stations transmitting in the FM band, interfering with ILS (instrument landing system), VOR (VHF Omni Directional Radio Range) and communication).
  - 3.3 Interference with an aircraft, an ATS unit or a radio communication transmission including by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high-powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
  - 3.4 Fuel dumping.
  - 3.5 Fatigue impacting or potentially impacting the ability to perform safely the air navigation or air traffic duties.
  - 3.6 Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.
- ฉ. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน และส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน**  
Products, parts or appliances released from the production organization with deviations from applicable design data that could lead to a potential unsafe condition as identified with the holder of the type-certificate or design approval.
- ช. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยาน และส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน**  
Any failure, malfunction, defect or other occurrence related to a product, part, or appliance which has resulted in or may result in an unsafe condition.

- 16 -

ข. เหตุการณ์ภาคบังคับที่ต้องรายงานโดยผู้ทำการบินตามประเภทของการใช้อากาศยานในการปฏิบัติการของตน  
- เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์

**1. AIR OPERATIONS**

- 1.1 Unintentional loss of control.
- 1.2 Landing outside of intended landing area.
- 1.3 Inability or failure to achieve required aircraft performance expected in normal conditions during take-off, climb or landing.
- 1.4 Runway incursion.
- 1.5 Runway excursion.
- 1.6 Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion or excursion.
- 1.7 Any flight which has been performed with an aircraft which was not airworthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 1.8 Unintended flight into IMC (Instrument meteorological Conditions) conditions of aircraft not IFR (Instrument flight rules) certified, or a pilot not qualified for IFR, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 1.9 Operation of aircraft that deviate from aircraft equipage or operations approval required by applicable regulations.
- 1.10 Unintentional release of cargo or other externally carried equipment.

**2. TECHNICAL OCCURRENCES**

- 2.1 Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller).
- 2.2 Any flight control not function correctly or disconnected.
- 2.3 A failure or substantial deterioration of the aircraft structure.
- 2.4 A loss of any part of the aircraft structure or installation in flight.
- 2.5 A failure of an engine, rotor, propeller, fuel system or other essential system.
- 2.6 Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or risk to occupants.

**3. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICE AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT**

- 3.1 Interaction with air navigation services ( for example: incorrect service provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 3.2 Airspace infringement including unauthorized penetration of airspace.

- 17 -

#### 4. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS

- 4.1 Any occurrence leading to an emergency call.
- 4.2 Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft.
- 4.3 Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.

#### 5. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY

- 5.1 A collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- 5.2 A near collision, on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle including vehicle requiring an emergency avoidance maneuver to avoid a collision.
- 5.3 Wildlife strike including bird strike.
- 5.4 Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- 5.5 A lightning strike resulting in damage to or loss of functions of the aircraft.
- 5.6 Severe turbulence encounter which resulted in injury to aircraft occupants or in the need for a post-flight turbulence damage check of the aircraft.
- 5.7 Icing including carburetor icing which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

#### - เครื่องร่อน (Sailplanes/Gliders)

##### 1. AIR OPERATIONS

- 1.1 Unintentional loss of control.
- 1.2 An occurrence where the sailplane pilot was unable to release either the winch cable or the aerotow rope and had to do so using emergency procedures.
- 1.3 Any release of the winch cable or the aerotow rope if the release has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.
- 1.4 In the case of a powered sailplane, an engine failure during take-off.
- 1.5 Operation of aircraft that deviate from aircraft equipage or operations approval required by applicable regulations.
- 1.6 Any flight which has been performed with a sailplane which was not airworthy, or for which an incomplete flight preparation has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.

- 18 -

**2. TECHNICAL OCCURRENCES**

- 2.1 Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller).
- 2.2 Any flight control not functioning correctly or disconnected.
- 2.3 A failure or substantial deterioration of the sailplane structure.
- 2.4 A loss of any part of the sailplane structure or installation in flight.
- 2.5 Blown tire or wheel failure.

**3. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICE AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT**

- 3.1 Interaction with air navigation services ( for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.
- 3.2 Airspace infringements including unauthorized penetration of airspace.

**4. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS**

- 4.1 Any occurrence leading to an emergency call.
- 4.2 Any situation where no safe landing area remains available.
- 4.3 Fire, explosion, smoke, or toxic gases or fumes in the sailplane.
- 4.4 Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.

**5. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY**

- 5.1 A collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle including vehicle.
- 5.2 A near collision, on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle including vehicle requiring an emergency avoidance maneuver to avoid a collision.
- 5.3 Interference with the sailplane by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
- 5.4 A lightning strike resulting in damage to the sailplane.

**- อากาศยานเบากว่าอากาศประเภทบอลลูนและนาวาอากาศ (Lighter-than-air vehicles : Balloon and Airship)****1. AIR OPERATIONS**

- 1.1 Any flight which has been performed with a lighter-than-air vehicle which was not airworthy, or for which an incomplete flight preparation has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.
- 1.2 Unintended permanent extinction of the pilot light.



- 19 -

- 1.3 Operation of aircraft that deviate from aircraft equipage or operations approval required by applicable regulations.
2. **TECHNICAL OCCURRENCES**
  - 2.1 Failure of any of the following parts or controls: dip tube on fuel cylinder, envelope pulley, control line, tether rope, valve seal leak on burner, valve seal leak on fuel cylinder, carabiner, damage to fuel line, lifting gas valve, envelope or ballonet, blower, pressure relief valve (gas balloon), winch (tethered gas balloons).
  - 2.2 Significant leakage or loss of lifting gas (for example: porosity, unsealed lifting gas valves).
3. **INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICE AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT**
  - 3.1 Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.
  - 3.2 Airspace infringement including unauthorized penetration of airspace.
4. **EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS**
  - 4.1 Any occurrence leading to an emergency call.
  - 4.2 Fire, explosion, smoke or toxic fumes in the lighter-than-air vehicle (beyond the normal operation of the burner).
  - 4.3 Lighter-than-air vehicle's occupants ejected from basket or gondola.
  - 4.4 Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.
  - 4.5 Unintended lift or drag of ground crew, leading to fatality or injury of a person.
5. **EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY**
  - 5.1 A collision or near collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle including vehicle which has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.
  - 5.2 Interference with the lighter-than-air vehicle by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.
  - 5.3 Unexpected encounter of adverse weather conditions which has or could have endangered the lighter-than-air vehicle, its occupants or any other person.



## ข้อมูลคำอธิบายสำหรับผู้เข้าร่วมงานวิจัย



### เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

เนื่องด้วยข้าพเจ้า นางสาวเจนิตา จันทรานนท์ กำลังดำเนินการวิจัยเรื่อง “แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย” โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะมีประโยชน์ต่อองค์การด้านการบินพลเรือนและหน่วยงานกำกับดูแลในการพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมมาตรฐานด้านความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

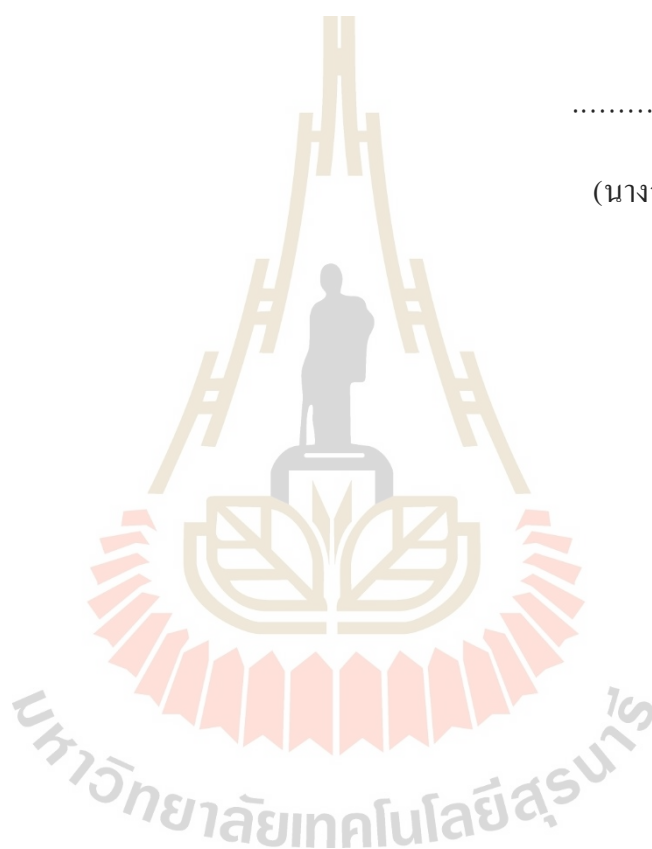
ท่านในฐานะผู้ให้ข้อมูลเป็นบุคคลที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการให้ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการสัมภาษณ์ โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์ทั้งหมดประมาณ 20-30 นาที โดยจะทำการสัมภาษณ์ ณ สถานที่ทำงานของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ หรือสถานที่อื่นๆ ที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญสะดวกในการเดินทาง หากไม่สามารถทำได้จะดำเนินการสัมภาษณ์ผ่านระบบการประชุมออนไลน์ ในแพลตฟอร์มไมโครซอฟท์ทีม (Microsoft Team) หรือแพลตฟอร์มอื่น ๆ ที่ใกล้เคียง ในระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยขออนุญาตบันทึกเสียงเพื่อความถูกต้องของเนื้อหา โดยขอรับรองว่าข้อมูลที่ได้รับจากท่านจะถูกเก็บเป็นความลับ และจะนำเสนอผลการวิจัยในเชิงวิชาการเท่านั้น ซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่านแต่ประการใด จะไม่มีการระบุชื่อ/ข้อมูลส่วนตัวของท่าน โดยจะใช้เป็นนามแฝง หรือสัญลักษณ์ข้อความอื่นแทน และจะไม่มีการเผยแพร่ภาพถ่าย หรือเทปบันทึกเสียงสัมภาษณ์ของท่านแก่สาธารณะ ในการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ท่านเข้าร่วมด้วยความสมัครใจ และสามารถถอนตัวเมื่อใดก็ได้ โดยไม่เสียสิทธิ์ใด ๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าท่านจะเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้หรือไม่ ดังนั้น จึงไม่เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของท่าน ทั้งนี้ ในการวิจัยดังกล่าวท่านในฐานะผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะไม่ได้รับค่าตอบแทนในการเข้าร่วมงานวิจัย

หากท่านมีปัญหาสงสัย หรือต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการวิจัยสามารถติดต่อสอบถามผู้วิจัยได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 084-464-5724 หรือหากท่านมีปัญหาสงสัยเกี่ยวกับสิทธิของท่าน ขณะเข้าร่วมการวิจัยนี้ ต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม โปรดสอบถามได้ที่ สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบิณฑลเรือน โทร 02-272-5741 ต่อ 309

ขอบพระคุณอย่างสูง

.....

(นางสาวเจนิตา จันทรานนท์)







### แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ในส่วนของผู้มีหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิตยขององค์กรด้านการบินพลเรือน

เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ  
กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

#### คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย ของนางสาวเจนิตา จันทรานนท์ รหัสนักศึกษา 6313200040 นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาถึงแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย จึงขอความร่วมมือจากท่านช่วยแสดงความคิดเห็นตามความเป็นจริง ซึ่งข้อคำถามในการสัมภาษณ์จะถูกแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (ไม่มีการเปิดเผยชื่อของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบ และบุคคลที่รับผิดชอบในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

ส่วนที่ 3 กระบวนการของสนามบินสาธารณะ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

ส่วนที่ 4 กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย





### ข้อคำถามในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน  
 สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

สัมภาษณ์ วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... เวลา ..... ถึง ..... น.  
 สถานที่สัมภาษณ์ ..... ผู้สัมภาษณ์ .....

#### ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1.1 ชื่อ – นามสกุล ..... เพศ ..... อายุ ..... ปี

1.2 ตำแหน่งงานปัจจุบัน / หน่วยงาน / สังกัด / หน้าที่ความรับผิดชอบ

1.3 ท่านมีประสบการณ์ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยมากี่ปี  
 และผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมด้านระบบการจัดการด้านนิตยอะไรบ้าง

#### ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบ และบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการ จัดการด้านนิตย

2.1 ท่านคิดว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ควรมีการแลกเปลี่ยนระหว่างสนามบิน  
 สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย มีเรื่องอะไรบ้าง

2.2 ในส่วนของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์  
 รุนแรง และอุบัติการณ์ ท่านคิดว่าข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นที่สนามบินสาธารณะจะต้องแลกเปลี่ยน  
 ข้อมูลฯ กับหน่วยงานกำกับ มีเรื่องอะไรบ้าง

2.3 ปัจจุบันสนามบินสาธารณะใช้ช่องทางใดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล มีการใช้แบบฟอร์ม/ระบบ ในรูปแบบใด

.....

.....

.....

2.4 ท่านคิดว่ารูปแบบและช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

2.5 ในมุมมองของท่าน ผู้ใดควรมีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแล เพราะอะไร

.....

.....

.....

**ส่วนที่ 3 : กระบวนการของสนามบินสาธารณะ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย**

3.1 ปัจจุบันสนามบินสาธารณะมีกระบวนการ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย กับหน่วยงานของท่าน อย่างไร

.....

.....

.....

3.2 ท่านคิดว่ากระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ กับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

3.3 ท่านคิดว่า สนามบินสาธารณะ ควรมีระบบ ในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย อย่างไร และควรมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

3.4 สำหรับสนามบินสาธารณะ ในกรณีที่มิมีหน่วยงาน/ประชาชน ร้องขอให้มีการเปิดเผย ข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ หน่วยงานดังกล่าวควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร

.....

.....

.....

3.5 ท่านคิดว่า การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับสนามบินสาธารณะ ควรมีระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ หากมีควรกำหนดอย่างไร

.....

.....

.....

**ส่วนที่ 4 : กระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย**

4.1 หน่วยงานของท่านมีกระบวนการในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับ อย่างไร และมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

4.2 ท่านคิดว่ากระบวนการในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

4.3 ในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชน ร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร

.....

.....

.....

4.4 ปัจจุบันหน่วยงานของท่านมีการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยที่มีการแลกเปลี่ยนกับ สนามบินสาธารณะ ไปใช้ต่อยอด/พัฒนาระบบการกำกับดูแลในระดับประเทศ อย่างไร

.....

.....

.....

**ส่วนที่ 5 : ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินภัย**

5.1 ในมุมมองของท่าน ท่านมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนา การแลกเปลี่ยนข้อมูล ด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร

.....

.....

.....

5.2 ในมุมมองของท่าน สนามบินสาธารณะ ควรมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนา การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร

.....

.....

.....

5.3 ข้อเสนอแนะ หรือข้อแนะนำอื่นๆ

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือ



### แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ในส่วนของผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยของสนามบินสาธารณะ

เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ  
กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

#### คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย ของนางสาวเจนิตา จันทรานนท์ รหัสนักศึกษา 6313200040 นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาถึงแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย จึงขอความร่วมมือจากท่านช่วยแสดงความคิดเห็นตามความเป็นจริง ซึ่งข้อคำถามในการสัมภาษณ์จะถูกแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (ไม่มีการเปิดเผยชื่อของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบ และบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

ส่วนที่ 3 กระบวนการของสนามบินสาธารณะ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย



### ข้อคำถามในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน  
 สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

สัมภาษณ์ วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. .... เวลา ..... ถึง ..... น.  
 สถานที่สัมภาษณ์ ..... ผู้สัมภาษณ์ .....

#### ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1.1 ชื่อ – นามสกุล ..... เพศ ..... อายุ ..... ปี

1.2 ตำแหน่งงานปัจจุบัน / หน่วยงาน / สังกัด / หน้าที่ความรับผิดชอบ

1.3 ท่านมีประสบการณ์ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยมากี่ปี  
 และผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมด้านระบบการจัดการด้านนิตยอะไรบ้าง

#### ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบ และบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบ การจัดการด้านนิตย

2.1 ท่านคิดว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ควรมีการแลกเปลี่ยนระหว่างสนามบิน  
 สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย มีเรื่องอะไรบ้าง

2.2 ในส่วนของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์  
 รุนแรง และอุบัติการณ์ ท่านคิดว่าข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นที่สนามบินสาธารณะจะต้องแลกเปลี่ยน  
 ข้อมูลฯ กับหน่วยงานกำกับ มีเรื่องอะไรบ้าง



2.3 ปัจจุบันหน่วยงานของท่านใช้ช่องทางใดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
กับหน่วยงานกำกับดูแล มีการใช้แบบฟอร์ม/ระบบ ในรูปแบบใด

.....

.....

.....

2.4 ท่านคิดว่ารูปแบบและช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
ของหน่วยงานของท่านกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่  
อย่างไร

.....

.....

.....

2.5 ในมุมมองของท่าน ผู้ใดควรมีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
กับหน่วยงานกำกับดูแล เพราะอะไร

.....

.....

.....

**ส่วนที่ 3 : กระบวนการของสนามบินสาธารณะ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย**

3.1 หน่วยงานของท่านมีกระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
กับหน่วยงานกำกับดูแล อย่างไร

.....

.....

.....

3.2 ท่านคิดว่ากระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของหน่วยงาน  
ของท่านกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

3.3 ปัจจุบันหน่วยงานของท่านมีระบบในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างไร  
และมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

3.4 ท่านคิดว่ากระบวนการงานในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยตามที่ท่านกล่าวมานั้น  
มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

3.5 ในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชน ร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย  
ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ หน่วยงานดังกล่าวควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร

.....

.....

.....

3.6 ท่านคิดว่า การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล  
ควรมีระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ หากมีควรกำหนดอย่างไร

.....

.....

.....

3.7 ในมุมมองท่าน หน่วยงานกำกับดูแลควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
กับหน่วยงานของท่าน ในเรื่องอะไรบ้าง ช่องทางใด

.....

.....

.....

3.8 ในมุมมองท่าน หน่วยงานกำกับดูแลควรนำข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้ต่อยอด/  
พัฒนาระบบการกำกับดูแลในระดับประเทศ อย่างไร

.....

.....

.....

**ส่วนที่ 4 : ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย  
ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย**

4.1 ในมุมมองของท่าน ท่านมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนา การแลกเปลี่ยนข้อมูล  
ด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร

.....

.....

.....

4.2 ในมุมมองของท่าน หน่วยงานกำกับดูแล ควรมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนา  
การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร

.....

.....

.....

4.3 ข้อเสนอแนะ หรือข้อแนะนำอื่นๆ

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



## รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ และเอกสารขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญ

ผู้วิจัยได้ขอผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาและการใช้ภาษาให้มีความเที่ยงตรงสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายของการวิจัย และนำมาปรับปรุงแก้ไขจากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ดังรายนามต่อไปนี้

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| 1) น.อ.สุชาติ อ่างทอง   | ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย                         |
| 2) นายปรัชญา จันทรล่ำภู | หัวหน้ากองพัฒนามาตรฐานสนามบิน<br>ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย |
| 3) คุณนิธิมา ศีตศิริ    | หัวหน้าสำนักงานนิรภัย และอาชีวอนามัย<br>สถาบันการบินพลเรือน                            |



ที่ สบพ.๓๓๖/๓๕๖



สถาบันการบินพลเรือน  
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน  
แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐

๖ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน น.อ.สุชาติ อ่างทอง ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย น.ส.เจนิตา จันทรานนท์ รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๔๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ลงทะเบียนทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินทรีย์” โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือนใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

น.ส.เจนิตา จันทรานนท์ โทร. ๐๘๔-๔๖๔-๕๗๒๔

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๖๘๘  
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สปพ.๓๓๖/๓๕๖



สถาบันการบินพลเรือน  
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน  
แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐

ว มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นายปรัชญา จันทร์สำราญ หัวหน้ากองพัฒนามาตรฐานสนามบิน ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน  
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย น.ส.เจนิตา จันทรานนท์ รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๔๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการ  
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ลงทะเบียนทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “แนวปฏิบัติ  
ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบ  
การจัดการด้านนिरภัย” โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาการบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน  
ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยใน  
ครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษา  
ในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณารวมทั้ง  
รายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาการบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

น.ส.เจนิตา จันทรานนท์ โทร. ๐๘๔-๔๖๔-๕๗๒๔

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘  
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ที่ สบพ.๓๓๖/๓๕๕



สถาบันการบินพลเรือน  
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน  
แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐

๖ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณนิธิตา ผัดศิริ หัวหน้าสำนักงานนิรภัยและอาชีวอนามัย สถาบันการบินพลเรือน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย น.ส.เจนิดา จันทรานนท์ รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๔๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ลงทะเบียนทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย” โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือนใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณารวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน

สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

น.ส.เจนิดา จันทรานนท์ โทร. ๐๘๔-๔๖๔-๕๗๒๔

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘  
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

## แบบสอบประเมินผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรื่อง	แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการ จัดการด้านนินทรีย์
ผู้วิจัย	นางสาวเจนิตา จันทรานนท์
หลักสูตร	การจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การจัดการการบิน
หน่วยงาน	สถาบันการบินพลเรือน
อาจารย์ที่ปรึกษา	ดร.ชัยยุทธน์ คำเพราะ / ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ  
กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินทรีย์

### คำชี้แจง

แบบประเมินความเหมาะสมและความสอดคล้อง (IOC) ของเครื่องมือการวิจัย  
เรื่องแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะ  
กับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนินทรีย์ เพื่อประเมินความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ  
ที่มีต่อข้อคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึกมีความเหมาะสมในการนำไปใช้เป็นเครื่องมือเก็บ  
รวบรวมข้อมูลเพื่อการจัดทำวิจัย โดยกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาดังต่อไปนี้

- +1 หมายถึง แน่ใจว่าประเด็นที่เสนอมีความเหมาะสม
- 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าประเด็นที่เสนอมีความเหมาะสม
- 1 หมายถึง แน่ใจว่าประเด็นที่เสนอไม่มีความเหมาะสม

โปรดขีดเครื่องหมาย ✓ แสดงระดับความคิดเห็นของท่านว่าข้อความมีความสอดคล้องหรือ  
ถูกต้องเพียงใด ในกรณีที่ท่านมีความเห็นหรือข้อเสนอแนะในการปรับปรุงข้อคำถามแต่ละข้อ  
โปรดเขียนข้อเสนอแนะดังกล่าว

คำตอบของท่านจะมีประโยชน์อย่างยิ่ง จึงขอความกรุณาในการตอบคำถามให้ครบทุกข้อ  
ตามความเป็นจริง

สำหรับสัมภาษณ์ผู้มีหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กรด้านบินพลเรือน

**ส่วนที่ 1** ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ชื่อ-สกุล				
2.	เพศ				
3.	อายุ				
4.	ตำแหน่งงานปัจจุบัน / หน่วยงาน / สังกัด / หน้าที่ความรับผิดชอบ				
5.	ท่านมีประสบการณ์ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับ ระบบการจัดการด้านนิรภัยมากี่ปี และผ่าน หลักสูตรการฝึกอบรมด้านระบบการจัดการ ด้านนิรภัยอะไรบ้าง				

**ส่วนที่ 2** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบ  
และบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน  
สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ท่านคิดว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ควรมีการ แลกเปลี่ยนระหว่างสนามบินสาธารณะกับ หน่วยงานกำกับภายใต้ระบบการจัดการด้าน นิรภัย มีเรื่องอะไรบ้าง				

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
2.	ในส่วนของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง และอุบัติการณ์ ท่านคิดว่าข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นที่สนามบินสาธารณะจะต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานกำกับมีเรื่องอะไรบ้าง				
3.	ปัจจุบันสนามบินสาธารณะใช้ช่องทางใดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล มีการใช้แบบฟอร์ม/ระบบในรูปแบบใด				
4.	ท่านคิดว่ารูปแบบและช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร				
5.	ในมุมมองของท่าน ผู้ใดควรมีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแล เพราะอะไร				

**ส่วนที่ 3** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของสนามบินสาธารณะ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ปัจจุบันสนามบินสาธารณะมีกระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย				

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
	กับหน่วยงานของท่าน อย่างไร				
2.	ท่านคิดว่ากระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของสนามบินสาธารณะ กับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร				
3.	ท่านคิดว่า สนามบินสาธารณะ ควรมีระบบในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างไร และควรมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร				
4.	สำหรับ สนามบินสาธารณะ ในกรณี ที่มีหน่วยงาน/ประชาชน ร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ หน่วยงานดังกล่าวควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร				
5.	ท่านคิดว่า การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับสนามบินสาธารณะ ควรมีระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ หากมีควรกำหนดอย่างไร				

**ส่วนที่ 4** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	หน่วยงานของท่านมีกระบวนการในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับอย่างไร				



ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
	และมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร				
2.	ท่านคิดว่ากระบวนการงานในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร				
3.	ในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชน ร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร				
4.	ปัจจุบันหน่วยงานของท่านมีการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยที่มีการแลกเปลี่ยนกับสนามบินสาธารณะ ไปใช้ต่อยอด/พัฒนาระบบการกำกับดูแลในระดับประเทศ อย่างไร				

**ส่วนที่ 5** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ในมุมมองของท่าน ท่านมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนา การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร				

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
2.	ในมุมมองของท่าน สนามบินสาธารณะ ควรมี แนวทางการส่งเสริมพัฒนาการแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร				
3.	ข้อเสนอแนะ หรือข้อแนะนำอื่นๆ				



สำหรับสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน

**ส่วนที่ 1** ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ชื่อ-สกุล				
2.	เพศ				
3.	อายุ				
4.	ตำแหน่งงานปัจจุบัน / หน่วยงาน / สังกัด / หน้าที่ความรับผิดชอบ				
5.	ท่านมีประสบการณ์ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับ ระบบการจัดการด้านนิรภัยมากี่ปี และผ่าน หลักสูตรการฝึกอบรมด้านระบบการจัดการ ด้านนิรภัยอะไรบ้าง				

**ส่วนที่ 2** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบ  
และบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบิน  
สาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ท่านคิดว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ควรมีการ แลกเปลี่ยนระหว่างสนามบินสาธารณะกับ หน่วยงานกำกับภายใต้ระบบการจัดการด้าน นิรภัย มีเรื่องอะไรบ้าง				

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
2.	ในส่วนของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง และอุบัติการณ์ ท่านคิดว่าข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นที่สนามบินสาธารณะจะต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานกำกับ มีเรื่องอะไรบ้าง				
3.	ปัจจุบันหน่วยงานของท่านใช้ช่องทางใดในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล มีการใช้แบบฟอร์ม/ระบบในรูปแบบใด				
4.	ท่านคิดว่ารูปแบบและช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของหน่วยงานของท่านกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร				
5.	ในมุมมองของท่าน ผู้ใดควรมีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล เพราะอะไร				

**ส่วนที่ 3** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของสนามบินสาธารณะ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	หน่วยงานของท่านมีกระบวนการในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล อย่างไร				
2.	ท่านคิดว่ากระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูล				

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนน ความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
	ด้านความปลอดภัย ของหน่วยงานของท่านกับ หน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มี ความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร				
3.	ปัจจุบันหน่วยงานของท่านมีระบบในการ จัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างไร และมี การจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว หรือไม่ อย่างไร				
4.	ท่านคิดว่ากระบวนการงานในการจัดเก็บข้อมูลด้าน ความปลอดภัยตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความ เหมาะสมหรือไม่ อย่างไร				
5.	ในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชน ร้องขอให้ มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่า สามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ หน่วยงาน ดังกล่าวควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร				
6.	ท่านคิดว่า การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความ ปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล ควรมี ระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ หากมีควรกำหนด อย่างไร				
7.	ในมุมมองท่าน หน่วยงานกำกับดูแลควรมีการ แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับ หน่วยงานของท่าน ในเรื่องอะไรบ้าง ช่องทางใด				
8.	ในมุมมองท่าน หน่วยงานกำกับดูแลควรมี ข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้ต่อยอด/พัฒนา ระบบการกำกับดูแลในระดับประเทศ อย่างไร				

**ส่วนที่ 4** แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนिरภัย

ที่	ประเด็นการประเมิน	ระดับคะแนนความเหมาะสม			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
1.	ในมุมมองของท่าน ท่านมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนา การแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร				
2.	ในมุมมองของท่าน หน่วยงานกำกับดูแล ควรมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนาการแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบิน สาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร				
3.	ข้อเสนอแนะ หรือข้อแนะนำอื่นๆ				









**ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย**  
**เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่าง**  
**สนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย**

**รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย**

- 1) **ชื่อ-สกุล** น.อ.สุชาติ อ่างทอง  
**ตำแหน่ง** ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน  
**สังกัด** สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 2) **ชื่อ-สกุล** นายปรัชญา จันทร์คำกู  
**ตำแหน่ง** หัวหน้ากองพัฒนามาตรฐานสนามบิน ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน  
**สังกัด** สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 3) **ชื่อ-สกุล** คุณนิธิตา ผืดศิริ  
**ตำแหน่ง** หัวหน้าสำนักงานนิตยและอาชีวอนามัย  
**สังกัด** สำนักงานนิตยและอาชีวอนามัย สถาบันการบินพลเรือน

**เกณฑ์การให้คะแนน**

- +1 หมายถึง แน่ใจว่าประเด็นที่เสนอมีความเหมาะสม
- 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าประเด็นที่เสนอมีความเหมาะสม
- 1 หมายถึง แน่ใจว่าประเด็นที่เสนอไม่มีความเหมาะสม

**เกณฑ์การแปลความหมาย**

- ค่า IOC  $\geq$  .50 หมายถึง คำถามนั้นเหมาะสม สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- ค่า IOC  $<$  .50 หมายถึง คำถามนั้นไม่เหมาะสม สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

**ตารางที่ จ.1** แสดงผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย (สำหรับสัมภาษณ์ผู้มีหน้าที่กำกับดูแลด้านระบบการจัดการด้านนิตยขององค์กรด้านบินพลเรือน)

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma$	IOC	แปรผล
<b>ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์</b>							
1.	ชื่อ-สกุล	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.	เพศ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	อายุ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.	ตำแหน่งงานปัจจุบัน / หน่วยงาน / สังกัด / หน้าที่ความรับผิดชอบ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.	ท่านมีประสบการณ์ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยมากี่ปี และผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมด้านระบบการจัดการด้านนิตยอะไรบ้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
<b>ส่วนที่ 2 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบและบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย</b>							
1.	ท่านคิดว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ควรมีการแลกเปลี่ยนระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย มีเรื่องอะไรบ้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma$ □	IOC	แปลผล
2.	ในส่วนของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง และอุบัติการณ์ ท่านคิดว่าข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นที่สนามบินสาธารณะจะต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานกำกับมีเรื่องอะไรบ้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	ปัจจุบันสนามบินสาธารณะใช้ช่องทางใดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล มีการใช้แบบฟอร์ม/ระบบ ในรูปแบบใด	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.	ท่านคิดว่ารูปแบบและช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.	ในมุมมองของท่าน ผู้ใดควรมีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแล เพราะอะไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\sum$ □	IOC	แปรผล
<b>ส่วนที่ 3 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของสนามบินสาธารณะในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย</b>							
1.	ปัจจุบันสนามบินสาธารณะมีกระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานของท่าน อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.	ท่านคิดว่ากระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	ท่านคิดว่า สนามบินสาธารณะควรมีระบบในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างไร และควรมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.	สำหรับสนามบินสาธารณะในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชนร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ หน่วยงานดังกล่าวควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma$ □	IOC	แปลผล
5.	ท่านคิดว่า การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับสมาคมบินสาธารณะ ควรมีระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ หากมีควรกำหนดอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
<b>ส่วนที่ 4 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของหน่วยงานกำกับดูแล ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสมาคมบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแล ภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย</b>							
1.	หน่วยงานของท่านมีกระบวนการในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับอย่างไร และมี การจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.	ท่านคิดว่ากระบวนการในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	ในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชนร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้ควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้



ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\sum$ □	IOC	แปรผล
4.	ปัจจุบันหน่วยงานของท่าน มีการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยที่มีการแลกเปลี่ยนกับสนามบินสาธารณะ ไปใช้ต่อยอด/พัฒนาระบบการกำกับดูแลในระดับประเทศ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
<b>ส่วนที่ 5 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิตย</b>							
1.	ในมุมมองของท่าน ท่านมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.	ในมุมมองของท่าน สนามบินสาธารณะ ควรมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	ข้อเสนอแนะ หรือข้อแนะนำอื่นๆ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

**ตารางที่ จ.2** แสดงผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย เรื่อง แนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย (สำหรับสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน)

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma$	IOC	แปรผล
<b>ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์</b>							
1	ชื่อ-สกุล	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2	เพศ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3	อายุ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4	ตำแหน่งงานปัจจุบัน / หน่วยงาน / สังกัด / หน้าที่ความรับผิดชอบ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5	ท่านมีประสบการณ์ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยมากี่ปี และผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมด้านระบบการจัดการด้านนิรภัยอะไรบ้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
<b>ส่วนที่ 2 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัย แบบฟอร์ม/ระบบและบุคคลที่รับผิดชอบ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย</b>							
1	ท่านคิดว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ควรมีการแลกเปลี่ยนระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัย มีเรื่องอะไรบ้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\sum$ □	IOC	แปลผล
2	ในส่วนของข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง และอุบัติการณ์ ท่านคิดว่าข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นที่สนามบินสาธารณะจะต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ กับหน่วยงานกำกับมีเรื่องอะไรบ้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3	ปัจจุบันสนามบินสาธารณะใช้ช่องทางใดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล มีการใช้แบบฟอร์ม/ระบบ ในรูปแบบใด	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4	ท่านคิดว่ารูปแบบและช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5	ในมุมมองของท่าน ผู้ใดควรมีหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแล เพราะอะไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\sum$ □	IOC	แปลผล
<b>ส่วนที่ 3 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของสนามบินสาธารณะในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย</b>							
1.	หน่วยงานของท่านมีกระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแลอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.	ท่านคิดว่ากระบวนการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ของหน่วยงานของท่านกับหน่วยงานกำกับฯ ตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	ปัจจุบันหน่วยงานของท่านมีระบบในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างไร และมีการจำกัดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.	ท่านคิดว่ากระบวนการในการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยตามที่ท่านกล่าวมานั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma$ □	IOC	แปรผล
5.	ในกรณีที่มีหน่วยงาน/ประชาชนร้องขอให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย ท่านคิดว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากทำได้หน่วยงานดังกล่าวควรมีกระบวนการเปิดเผยอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
6.	ท่านคิดว่า การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานกำกับดูแล ควรมีระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ หากมีควรกำหนดอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
7.	ในมุมมองท่าน หน่วยงานกำกับดูแลควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานของท่าน ในเรื่องอะไรบ้าง ช่องทางใด	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
8.	ในมุมมองท่าน หน่วยงานกำกับดูแลควรรนำข้อมูลด้านความปลอดภัยไปใช้ต่อยอด/พัฒนาระบบการกำกับดูแลในระดับประเทศอย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย							
ที่	ข้อความ	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma$ □	IOC	แปรผล
<b>ส่วนที่ 4 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ต่อแนวปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับดูแลภายใต้ระบบการจัดการด้านนริภัย</b>							
1.	ในมุมมองของท่าน ท่านมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.	ในมุมมองของท่าน สนามบินสาธารณะ ควรมีแนวทางการส่งเสริมพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย ระหว่างสนามบินสาธารณะกับหน่วยงานกำกับฯ อย่างไร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.	ข้อเสนอแนะ หรือข้อแนะนำอื่นๆ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้





**Notice to users:**

- Please fill in the form, use drop-down list where applicable, and submit it with supporting document files to [safetyreport@caat.or.th](mailto:safetyreport@caat.or.th).
- Additional information can be filled into the PDF form and resubmitted via email to CAAT later.
- Please ensure that the same 'Report identification' is used for future references.
- In the event of a Bird / Wildlife strike or Dangerous Goods, please use the Bird / Wildlife or Dangerous Goods forms, respectively.
- For more details about how to use the form, please refer to the relevant CAAT guidance material.
- Field type:  = Mandatory fields required for "Initial Report",  = Mandatory fields for "Final Report",  = Optional fields.

<b>General Information</b>			
Title of occurrence <input type="text"/>			
UTC date <input type="text"/> <small>(YYYY/MM/DD)</small>		UTC time <input type="text"/> <small>(HH:MM)</small>	
<b>Report Administration Information</b>			
Report identification <input type="text"/>		Report status <input type="text"/>	
<small>The identifying file reference of the report that is internally used by operator or reporter to uniquely identify the report.</small>			
Reporting entity <input type="text"/>		Reporting entity <input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>Organisation category</small>	
<small>Organisation type</small>		<small>Organisation name</small>	
Parties informed		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicate which entities you have forwarded this report to.</li> <li>- In the event of an accident or serious incident, also send a copy of this report without delay to <a href="mailto:MOT_AAPIOG_GR@mot.go.th">MOT_AAPIOG_GR@mot.go.th</a>.</li> <li>- If the event involves air traffic management, also send a copy of this report to relevant Air Traffic Control Unit (ANSP).</li> <li>- If the event involves ground handling, or other agencies, also send a copy of this report to the relevant agencies / operators.</li> <li>- If the event involves an aircraft operator, also send a copy of this report to relevant operator and their competent CAA, and State of Operator / Registry.</li> </ul>	
<input type="checkbox"/> State of Registry <input type="checkbox"/> State of Operator <input type="checkbox"/> ANSP <input type="checkbox"/> Aircraft Operator <input type="checkbox"/> Other Civil Aviation Authorities <input type="checkbox"/> Accident Investigation Authority <input type="checkbox"/> Other (Ground handling, fueling, catering, anti / de <small>CTRL and click for multiple selection</small>			
<b>Occurrence Location Information</b>			
State or area of occurrence <input type="text"/>		State or area of occurrence <input type="text"/>	
<small>World region</small>		<small>State/area</small>	
<small>Sub-area</small>		<small>Other (specify)</small>	
Aerodrome of occurrence <input type="text"/>		Aerodrome of occurrence <input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>ICAO code and aerodrome name</small>	
<small>Other (specify)</small>			
<small>The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).</small>			
Location of occurrence <input type="text"/>		Location on aerodrome <input type="text"/>	
<small>Details of the event location (Runway number, taxiway number, parking lot number or details if the occurrence happened during en-route).</small>			
<b>Environment Information</b>			
Light condition <input type="text"/>			

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Aircraft Information				
Aircraft operator	Country	Operator	Other (specify)	
Aircraft registration				
Aircraft model	Manufacturer	Model	Series	Other (specify)
Aircraft category	Main category	Subcategory (1)	Subcategory (2)	Subcategory (3)
Aircraft flight phase of occurrence				
Other Involved Aircraft Information				
Aircraft operator	Country	Operator	Other (specify)	
Aircraft registration				
Aircraft model	Manufacturer	Model	Series	Other (specify)
Aircraft category	Main category	Subcategory (1)	Subcategory (2)	Subcategory (3)
Aircraft flight phase of occurrence				
Severity Information				
Highest damage to aircraft		Highest injury level to person		
Total number of serious injuries		Total number of fatalities		

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
 This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

**Occurrence Information**  
 Description of the occurrence (narrative)  
*If there are more than 2 involved aircraft, please describe the other involved aircraft with the same type of data in "Description of the occurrence".*

#Weather condition details:

#Runway identifier and condition:

#Type of aerodrome vehicle involved:

#Ground-flight interfaces:

#Consequences on the flight:

#Immediate correction:

#Any supporting details to the event / Narrative / Scenario of the event:



This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database.  
 Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
 This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software  
 on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

**Occurrence Analysis Information**

**Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)**

*If the required final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirement, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.*

**Preventive / corrective actions**

*Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk.*

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.

This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

**Notice to users:**

- Please fill in the form, use drop-down list where applicable, and submit it with supporting document files to [safetyreport@caat.or.th](mailto:safetyreport@caat.or.th).
- Additional information can be filled into the PDF form and resubmitted via email to CAAT later.
- Please ensure that the same 'Report identification' is used for future references.
- In the event of a Dangerous Goods, please use the Dangerous Goods form.
- For more details about how to use the form, please refer to the relevant CAAT guidance material.
- Field type:  = Mandatory fields required for 'Initial Report',  = Mandatory fields for 'Final Report',  = Optional fields.

<b>General Information</b>			
Title of occurrence <input type="text"/>			
UTC date <input type="text"/> <small>(YYYY/MM/DD)</small>		UTC time <input type="text"/> <small>(HH:MM)</small>	
<b>Report Administration Information</b>			
Report identification <input type="text"/>		Report status <input type="text"/>	
<small>The identifying file reference of the report that is internally used by operator or reporter to uniquely identify the report.</small>			
Reporting entity <input type="text"/>		Reporting entity <input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>Organisation category</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Organisation type</small>		<small>Organisation name</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Parties informed		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicate which entities you have forwarded this report to.</li> <li>- In the event of an accident or serious incident, also send a copy of this report without delay to <a href="mailto:MOT_AAPIG_GR@mot.go.th">MOT_AAPIG_GR@mot.go.th</a>.</li> <li>- If the event involves air traffic management, also send a copy of this report to relevant Air Traffic Control Unit.</li> <li>- If the event involves ground handling, and / or the operator of the aircraft, also send a copy of this report to relevant agencies / airlines.</li> </ul>	
<input type="checkbox"/> State of Registry <input type="checkbox"/> State of Operator <input type="checkbox"/> State of Occurrence <input type="checkbox"/> Aircraft Product Design & Manufacturer <input type="checkbox"/> Aerodrome Operator <input type="checkbox"/> ANSP <input type="checkbox"/> Aircraft Operator <input type="checkbox"/> Approved Maintenance Organisation <input type="checkbox"/> Other Civil Aviation Authorities <input type="checkbox"/> Accident Investigation Authority <input type="checkbox"/> Other			
<small>CTRL and click for multiple selection</small>			
<b>Occurrence Location Information</b>			
State or area of occurrence <input type="text"/>		State or area of occurrence <input type="text"/>	
<small>World region</small>		<small>State / area</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Sub-area</small>		<small>Other (specify)</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Aerodrome of occurrence <input type="text"/>		Aerodrome of occurrence <input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>ICAO code and aerodrome name</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).</small>			
Location of occurrence <input type="text"/>			
<small>Details of the event location (Runway number, taxiway number, parking lot number or details if the occurrence happened during en-route).</small>			
<b>Environment Information</b>			
Light condition <input type="text"/>			

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Aircraft Information			
Aircraft operator	<small>Country</small>	<small>Operator</small>	<small>Other (specify)</small>
Aircraft registration			
Aircraft model	<small>Manufacturer</small>	<small>Model</small>	<small>Series</small> <small>Other (specify)</small>
Aircraft category	<small>Main category</small>	<small>Subcategory (1)</small>	<small>Subcategory (2)</small> <small>Subcategory (3)</small>
Flight number	Call sign		
Aircraft flight phase of occurrence		Aircraft altitude <input type="text"/> ft	
Bird / Wildlife Strike Information			
Parts struck	Parts damaged		
Radome Windshield Nose excluding radome / wind Engine 1 Engine 2 Engine 3 Engine 4 Propeller Wing Rotor Fuselage Landing gear Tail Lights Other	Radome Windshield Nose excluding radome / wind Engine 1 Engine 2 Engine 3 Engine 4 Propeller Wing Rotor Fuselage Landing gear Tail Lights Other		
<small>CTRL and click for multiple selection</small>			
Species description	<small>Category</small>	<small>Species</small>	<small>Other (specify)</small>
Bird / Wildlife size	Pilot advised of birds		
Bird / Wildlife seen	Bird / Wildlife struck		
Engine / Propeller model (if affected)	<small>Manufacturer</small>	<small>Model</small>	<small>Other (specify)</small>
Engine / Propeller position (if affected)			
Severity Information			
Highest damage to aircraft	Highest injury level to person		
Total number of serious injuries	Total number of fatalities		

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
 This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).



<p><b>Occurrence Information</b></p> <p>Event type and information</p> <hr/> <p>Description of the occurrence (narrative)</p> <p>#Weather condition details and cloud amount:</p> <p>#Runway identifier and condition:</p> <p>#Departure/Destination point of aircraft:</p> <p>#Aircraft speed at first event:</p> <p>#Consequences on the flight:</p> <p>#Effect to engine (Fire, Shutdown, Cowling failure, etc.):</p> <p>#Estimated % of thrust loss (Even estimation is useful):</p> <p>#Immediate actions:</p> <p>#Time amount that the aircraft out of service:</p> <p>#Cost of repair:</p> <p>#Loss of revenue:</p> <p>#Any supporting details to the event / Narrative / Scenario of the event:</p>
---

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
 This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).



**Occurrence Analysis Information**

**Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)**

*If the required final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirement, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.*

**Preventive / corrective actions**

*Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk.*

**This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database.  
 Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
 This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software  
 on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).**

**Notice to users:**

- Please fill in the form, use drop-down list where applicable, and submit it with supporting document files to [safetyreport@caat.or.th](mailto:safetyreport@caat.or.th).
- Additional information can be filled into the PDF form and resubmitted via email to CAAT later.
- Please ensure that the same 'Report identification' is used for future references.
- In the event of a Bird / Wildlife, please use the Bird / Wildlife forms.
- For more details about how to use the form, please refer to the relevant CAAT guidance material.
- Field type:  = Mandatory fields required for "Initial Report",  = Mandatory fields for "Final Report",  = Optional fields.

<b>General Information</b>			
Title of occurrence <input type="text"/>			
UTC date <input type="text"/> <small>(YYYY/MM/DD)</small>		UTC time <input type="text"/> <small>(HH:MM)</small>	
<b>Report Administration Information</b>			
Report identification <input type="text"/>		Report status <input type="text"/>	
<small>The identifying file reference of the report that is internally used by operator or reporter to uniquely identify the report.</small>			
Reporting entity <input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>Organisation category</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>State of Registry</small>		<small>Organisation type</small>	
<small>State of Operator</small>		<small>Organisation name</small>	
<small>State of Occurrence</small>			
<small>Aircraft Product Design &amp; Manufacturer</small>			
<small>Aircraft Operator</small>			
<small>Approved Maintenance Organisation</small>			
<small>Other Civil Aviation Authorities</small>			
<small>Accident Investigation Authority</small>			
<small>Other (Ground handling, fueling, catering, anti / de</small>			
<small>CTRL and click for multiple selection</small>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicate which entities you have forwarded this report to.</li> <li>- In the event of an accident or serious incident, also send a copy of this report without delay to <a href="mailto:MOT_AAFIG_GR@mot.go.th">MOT_AAFIG_GR@mot.go.th</a>.</li> <li>- Also send a copy of this report to relevant Air Traffic Control Unit (ANSP).</li> <li>- Also send a copy of this report to relevant Aircraft Operator, their competent CAA, and State of Operator / Registry.</li> <li>- Also send a copy of this report to relevant Aerodrome Operator.</li> <li>- If the event concerns the integrity of aircraft structure / component, also send a copy of this report to relevant approved maintenance organisation, or aircraft product design / manufacturer.</li> <li>- If the event occurs outside Thailand, also send a copy of this report to the relevant State of Occurrence.</li> </ul>			
<b>Occurrence Location Information</b>			
State or area of occurrence <input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>World region</small>		<small>State / area</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>ICAO code and aerodrome name</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).</small>			
Aerodrome of occurrence <input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>ICAO code and aerodrome name</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).</small>			
Location of occurrence <input type="text"/>		Location on aerodrome <input type="text"/>	
<small>Details of the event location (Runway number, taxiway number, parking lot number or details if the occurrence happened during en-route).</small>			
<b>Aircraft Information</b>			
Aircraft operator <input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Country</small>		<small>Operator</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Aircraft registration <input type="text"/>			
Operation type <input type="text"/>		<input type="text"/>	
<small>Main category</small>		<small>Subcategory (1)</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Flight number <input type="text"/>			

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Dangerous Goods Information			
Group	Class number	UN number	Other (specify)
Dangerous good	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Origin of goods <input type="text"/>			
<i>ICAO aerodrome code / Aerodrome name / City / Country</i>			
Subsidiary risk		Packing group/ Class 7	
<input type="checkbox"/> 2.1 Flammable Gas <input type="checkbox"/> 3 Flammable Liquids <input type="checkbox"/> 4.1 Flammable Solids Self Reactives and Dese <input type="checkbox"/> 4.2 Spontaneously Combustible Substances <input type="checkbox"/> 4.3 Dangerous When Wet Substances <input type="checkbox"/> 5.1 Oxidizing Substances <input type="checkbox"/> 6.1 Toxic Substances <input type="checkbox"/> 8 Corrosive Substances <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> Unknown		<input type="text"/>	
<i>CTRL and click for multiple selection</i>			
Severity Information			
Highest damage to aircraft	<input type="text"/>	Highest injury level to person	<input type="text"/>
Total number of injuries	<input type="text"/>	Total number of fatalities	<input type="text"/>
Occurrence Information			
Description of the occurrence (narrative)			
#Shipper name and address information:			
#Quantity per inner pack:			
#Air Waybill/ consignment:			
#Total number of packages (inner/outer):			
#Label (Packaging specification marking):			
#Departure/Destination point of aircraft:			
#Consequences on the flight:			
#Immediate actions:			
#Any supporting details to the event / Narrative / Scenario of the event:			

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.  
 This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

**Occurrence Analysis Information**

**Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)**

*If the required final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirement, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.*

**Corrective actions**

*Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk.*

**This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database.**

**Do not transmit them by fax or as a scanned document.**

**This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software**

**on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).**

## ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	นางสาวเจนิตา จันทรานนท์	รหัสนักศึกษา 6313200040
สาขา	การจัดการการบิน	
วัน-เดือน-ปีเกิด	วันที่ 29 ธันวาคม 2538	
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพมหานคร	
ที่อยู่ปัจจุบัน	58/125 ซอยโชคชัยร่วมมิตร ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900	
สถานที่ทำงาน	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)	
ตำแหน่ง	พนักงานกองมาตรฐานสนามบินสาธารณะ (PA) ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA)	
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต หลักสูตรนานาชาติ (BE) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี