

ศศิวรรณ เอมโอช: แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือน
แห่งชาติ (GUIDELINES ON EFFICIENCY ENHANCEMENT IN THE IMPLEMENTATION
OF STATE SAFETY PROGRAMME (SSP))

อาจารย์ที่ปรึกษา: ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว, 293 หน้า

การวิจัย เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือน
แห่งชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยสนับสนุนและข้อจำกัดในการดำเนินการตามแผนนิรภัย
ในการบินพลเรือนแห่งชาติ ผู้วิจัยดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูล
สำคัญ จำนวน 14 คน ประกอบด้วย (1) องค์กรกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน จำนวน 8 คน
และ (2) ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน จำนวน 6 คน ทำการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูล จากผู้มีคุณสมบัติที่มี
ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านนิรภัยการบินและเคยผ่านการฝึกอบรมหรือมี
ความรู้ความเข้าใจในระบบนิรภัยการบิน และมีตำแหน่งงานพนักงานระดับบริหารและระดับ
ปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนในประเทศไทย และทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย
การจัดกลุ่มคำหลักและนำเสนอข้อมูลเชิงพรรณนา

ผลการวิจัย พบว่า (1) ปัจจัยสนับสนุนในการดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือน
แห่งชาติให้ไปสู่ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ประกอบด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่ (1.1) ปัจจัยด้านกฎหมาย
(1.2) ปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจของผู้เกี่ยวข้องทั้งระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ (1.3) ปัจจัยด้าน
เทคโนโลยีการเข้าถึงข้อมูล เพื่อใช้ในการสื่อสารในการทำงานให้ถูกต้องและรวดเร็ว (1.4) ปัจจัยด้าน
การตรวจสอบของหน่วยงานระดับสากล เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อน การเปลี่ยนแปลง การปรับปรุง
ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (2) ข้อจำกัดในการดำเนินการ
ตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ได้แก่ (2.1) ด้านงบประมาณสนับสนุน (2.2) ด้านนโยบาย
จากระดับบริหารสู่ระดับปฏิบัติการ (2.3) ด้านความแตกต่างในวัฒนธรรมขององค์กร (2.4) ด้านการ
บูรณาการการทำงาน

จากข้อจำกัดบางประการที่ทำให้การดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
ไม่สะดวกเท่าที่ควร จึงขอเสนอแนะแนวทาง ดังนี้ (1) Commitment ต้องพยายามกระตุ้น (Motivate)
ให้คนในองค์กรเกิดความรู้สึกมีพันธกิจร่วมกันในเรื่อง Safety โดยเฉพาะ Management
Commitment ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญมาก เพื่อที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สัมฤทธิ์ผลด้วยดี
ต้องทำให้ระดับบริหารเห็นความสำคัญของ Safety เพื่อการวางนโยบายและการจัดสรรทรัพยากร
ให้กับฝั่งปฏิบัติการ ผู้บริหารต้องให้ความสำคัญและเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อถ่ายทอด

สื่อสารให้พนักงานได้เห็น รับรู้ และตระหนักถึงความจำเป็นในการดำเนินการด้านความปลอดภัย และผู้บริหารก็ต้องทราบ Safety เช่นกัน เพียงแต่อาจแตกต่างกันไปในรายละเอียด ผู้บริหารต้องเข้าร่วม ในการประชุมเพื่อรับทราบและตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ โดยเฉพาะการจัดสรรทรัพยากรสำหรับการดำเนินการด้าน Safety (2) Communication ถึงแม้จะมีกฎหมายบังคับในเรื่อง SSP และ SMS แล้ว แต่ก็เห็นว่ายังควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์สื่อสารถึงประโยชน์และความจำเป็นของการปฏิบัติตาม ความแนวทางเพื่อความปลอดภัยให้มากขึ้น ใช้แนวทางการให้ความรู้ จูงใจ เชื้อเชิญ ให้เห็นข้อดี ของการทำในสิ่งที่ถูกที่ควร มากกว่าการบอกห้ามทำสิ่งนั้นห้ามทำสิ่งนี้ ใช้การสื่อสารทางบวก เพื่อส่งเสริมให้เกิด Safety Mind ซึ่งจะทำให้เกิดการปรับทัศนคติให้ยินดีทำตามแนวทาง ความปลอดภัยโดยไม่ต้องรอให้ใครมาสั่งหรือบังคับ เพื่อให้เกิด Safety Culture อย่างยั่งยืน (3) Collaboration ทุกฝ่ายต้องมีความเข้าใจซึ่งกันและกัน ฝ่ายบริหาร (Management) ฝ่ายปฏิบัติการ (Operations) ฝ่ายสนับสนุน (Back Office) หรือระหว่างผู้ให้บริการการบิน (Operator) กับหน่วยงาน กำกับดูแล (Regulator) ก็ต้องพยายามทำความเข้าใจในเงื่อนไขและบริบทต่าง ๆ ของกันและกันด้วย ไม่เช่นนั้น หากจะลงมือทำอะไรแล้วอ้างถึงหลักการว่า “เพื่อความปลอดภัย” แต่เพียงอย่างเดียว เท่านั้นโดยไม่ฟังความด้านอื่นเลย จะกลายเป็นการจับความปลอดภัยเป็นตัวประกัน ซึ่งจะทำให้ หลงไปผิดทางเป็นอย่างมาก หลักการสำคัญคือต้องรักษาสมดุลของ Production กับ Protection ไม่ใช่ตั้งเป้าที่ความสำเร็จสูงสุด (Maximum) แต่ต้องหาจุดที่เหมาะสมที่สุด (Optimum) ถ้าคิดแค่เพียงมี Protection ระดับสูงสุด ปลอดภัยแน่นอนเพราะเครื่องบินไม่ได้ขึ้นบินเลย แต่จะไม่มีรายได้ ไม่มีผลกำไร ไม่มีงบประมาณที่จะมาลงทุนพัฒนาและจัดสรรทรัพยากรเพื่อการดำเนินการใดเลย รวมทั้งการดำเนินการ ด้านความปลอดภัยนั่นเองด้วย เพราะฉะนั้น Safety ที่ดี คือ Safety ที่อิง Production ด้วย โดยรักษาจุด สมดุลอย่างยั่งยืน ซึ่งจะเกิดผลดีได้ก็必须有การร่วมมือร่วมใจกันเป็นอย่างดีระหว่างทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (4) Change กฎหมายควรได้รับการทบทวนและแก้ไขปรับปรุงอยู่เสมอ โดยเฉพาะด้านการบิน เป็นกิจกรรมที่มีความเฉพาะตัวสูงมากและมีความเกี่ยวพันเชื่อมโยงกับระดับนานาชาติ (International) อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ กฎหมายต้องตามให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงและความซับซ้อน ของอุตสาหกรรมการบิน ข้อบังคับบางอย่างที่ล้าสมัยต้องได้รับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง มาตรฐานใหม่ ต้องได้รับการส่งเสริมสนับสนุน เพื่อให้วงการการบินดำเนินไปได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

สาขาวิชาการจัดการการบิน

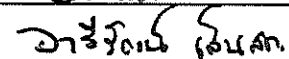
ปีการศึกษา 2564

ลายมือชื่อนักศึกษา

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม





SASIWAN AIM-OT: REINFORCEMENT AND CONSTRAINTS IN THE IMPLEMENTATION OF STATE SAFETY PROGRAMME (SSP)

THESIS ADVISOR: WARAPORN TEMKAEW, Ph.D., 293 PP

The objectives of this qualitative research were to study the reinforcement and constraints in the Implementation of State Safety Programme (SSP). The researcher collected data by in-depth interviews, consisting 14 key informants. The key informants could be categorized into 2 groups (1) the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT): 8 key informants (2) civil aviation service providers: 6 key informants. The key informants were from purposive sampling with specific criterias which are (1) experience in performing duty related to aviation safety (2) training or knowledge and expertise in aviation safety (3) working position in management or operational level in the relevant organizations. Data was analyzed through key words grouping and presented in descriptive approach.

Results of the research can be summarized as the followings; (1) reinforcement in the implementation of state safety programme (SSP) consists of 4 factors (1.1) law and regulations (1.2) knowledge and understanding of relevant parties including both management level and operational staffs (1.3) information technology for the precise and prompt management of safety data (1.4) oversight and assessment by the International Civil Aviation Organization (ICAO) which can propel change and improvement in issues related to SSP (2) constraints in the implementation of SSP are (2.1) budget and financial support (2.2) clear policy and management level obligation (2.3) diversity in corporate culture (2.4) integration and collaboration in work.

Regarding some constraints resulting in the inconvenient and inefficient implementation of SSP, guidelines are proposed as follows (1) Commitment: Motivation is needed to urge each and every individual to commit in safety issues, especially Management Commitment which is very important to drive SSP implementation to the successful goal. Management level personnel needs to realize in the importance of safety to establish and deliver policy and allocate resource to the operations level. Top management must participate in relevant activities to relay information to all staffs and make them well informed about safety and realized in the necessities of SMS and SSP implementation. Management level personnel also needs to attend safety courses training with differences in scope and details. (2) Communication: Although there are laws and regulations that make SMS and SSP in force

with legal binding effect, but it is still necessary to promote public relation and communication to spread information regarding the benefits and necessities of SMS and SSP implementation and elevate such value in people's perception. It is better to convince by sharing of empirical information and explicit explanation about benefits of doing the right things rather than rigid prohibition. Positive communication is recommended to seed and nurture the safety mind which will sustainably grow the safety culture eventually. (3) Collaboration: All parties have to understand each other, no matter it is within the same organization among management, operations, back office or between operator and regulator, conditions and context of the others are to be learned and understood in order not to mislead by hanging safety as a hostage. The essential principle is to keep balance between production and protection, not just to aim at gaining maximum profit but to finding the optimum point of balance. It is also not possible to set target at maximum protection and let no operations proceed because that will result in no income, no profit and, yet, no budget to invest in anything including safety itself. Thus, the optimum point of safety is at the sustainable balance between protection and production which will be successful by the contribution of good collaboration of all relevant parties. (4) Change: Laws and regulations should be reviewed and revised regularly especially aviation law that has the highly unique characteristics of complicated technical areas and international concerns which cannot be denied. Laws and regulations need to keep up the same pace as the rapid change and complexity of aviation industry. Some regulations that have been outdated are to be amended or repealed, new regulations and standards which reflect the up-to-date issues shall be supported and promoted to enhance the safe and efficient operations of aviation industry as a whole.

Aviation Management

Academic Year 2021

Student's signature

Advisor's signature

Co-advisor's signature

S. Anit

Col. Panlaw

Areerat Somsod