

การพัฒนามาตรฐานการบินของกองทัพอากาศเพื่อความปลอดภัย
และมาตรฐานการบินสากล
Improvement for Aviation Standard of Royal Thai Air Force to Safety
and International Aviation Standard

อติราช ศิริทรัพย์¹, ชาญเดช เจริญวิริยะกุล², วราพร ดำรงกุลสมบัติ³
Atirach Sirisap¹, Chandej Charoenwiriya², Waraporn Dumrongkulsombat³,
สโรชนี ศิริวัฒนา⁴ และ นลินี สุรดินทร์กูร⁵
Srochinee siriwattana⁴ and Nalinee Suradinkura⁵
หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา^{1,2,3,4,5}
Master of Arts Program in Development Management, Suan Sunandha Rajabhat University, Thailand^{1,2,3,4,5}
E-mail: aticha.s@gmail.com¹, chandej.ch@ssru.ac.th²

Received: November 23, 2021

Revised: December 22, 2021

Accepted: December 23, 2021

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษามาตรฐานการบินของกองทัพอากาศด้านความปลอดภัยมาตรฐานการบินของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทำการศึกษาวิเคราะห์เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาพบว่า กองทัพอากาศควรพิจารณาดำเนินการออกระเบียบ ข้อบังคับ และคู่มือการปฏิบัติที่ใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบมาตรฐานการบินด้านความปลอดภัยของนักบิน (Flight Standards Service: FS) มาตรฐานการปฏิบัติด้านความปลอดภัยของผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety Inspectors: ASI) และมาตรฐานการปฏิบัติเกี่ยวกับเครื่องบินด้านความปลอดภัยของช่างเครื่องบิน (Aviation Safety Technicians: AST) และพิจารณาหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตนักบินทหารที่มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ อีกทั้งดำเนินการออกข้อกำหนดในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับเครื่องบินของกองทัพอากาศให้เป็นไปอย่างมีมาตรฐาน เพื่อเป็นการยกระดับและพัฒนาการปฏิบัติงานการบิน ให้มีความทัดเทียมกับมาตรฐานการบินของนานาชาติ และเป็นไปตามหลักการและแนวคิดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

คำสำคัญ: มาตรฐานการบิน, กองทัพอากาศ, มาตรฐานการบินสากล



Abstract

This study aims to study the standard of the Thai Royal Air Force's aviation standard in terms of its safety and to raise it to the international level. It is qualitative research. The researcher studied several related documents.

It was found that the Thai Royal Air Force should issue some rules & regulations and a manual used for monitoring the Flight Standards Service (FS), Aviation Safety Inspectors (ASI), and Aviation Safety Technicians (AST). In addition, the Thai Royal Air Force should issue both the rules of issuing the military pilot license relating to the license of civil pilot and rules of standardized safety operation of the Thai Royal Air Force's planes to raise the development the aviation missions similar to the international standard of aviation and to conform to the concepts of International Civil Aviation Organization (ICAO).

Keywords: Aviation Standard, Royal Thai Air Force, International Aviation Standard

บทนำ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) มีวัตถุประสงค์หลักในการขนส่งคนและสิ่งของทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและเป็นระเบียบสำหรับการเดินทางระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ องค์การนี้มีหน้าที่กำหนดมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ใช้ในกิจการการบินทุกประเภท โดยได้จัดทำในลักษณะเป็นข้อตกลงระหว่างนานาประเทศ รวมทั้งออกระเบียบข้อบังคับการเดินทางอากาศ การออกประกาศนียบัตรและการตรวจสอบเครื่องบิน การกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบินและเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างเครื่อง กำหนดลักษณะของท่าอากาศยาน กำหนดมาตรฐานระบบสื่อสารและวิทยุช่วยบิน กิจการศุลกากร คนเข้าเมือง ตลอดจนข้อบังคับว่าด้วยสุขภาพของผู้โดยสาร เครื่องบิน สินค้าและพัสดุลำเลียงโดยทางเครื่องบิน และทำหน้าที่สอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางเครื่องบินเกิดขึ้น (International Civil Aviation Organization, 2018)

แนวโน้มในปัจจุบันและอนาคตพบว่าเที่ยวบินมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ห้วงอากาศที่มีพื้นที่จำกัด มีสภาพจราจรหนาแน่น ดังนั้นการบริหารห้วงอากาศจึงเป็นแนวคิดที่ถูกตั้งขึ้นเพื่อเป็นการบริหารจัดการพื้นที่ในห้วงอากาศให้ถูกใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เหมาะสมกับประเภทและชนิดของผู้ใช้ห้วงอากาศ การบริหารห้วงอากาศ เป็นการจัดทำโครงสร้างในแต่ละด้านให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร ทางอากาศตามช่วงเวลา การใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace: FUA) และใช้เส้นทางบินแบบมีเงื่อนไข (Conditional Route: CDR) เพื่อให้ห้วงอากาศมีความยืดหยุ่น มีการแบ่งช่วงเวลาการใช้งานระหว่างพื้นที่ทหาร-พลเรือนอย่างเหมาะสม สำหรับประเทศไทยมีการจัดทำความร่วมมือดังกล่าวระหว่างทหาร-พลเรือน ภายใต้ชื่อ



ศูนย์ประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือน (Thai Civil/Military ATM Coordination Centre: Thai-CMAC) (บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย, 2561)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ภายใต้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ไม่สามารถให้การรับรองในความเป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงานด้านการบินของนักบินสังกัดกองทัพอากาศ และยังไม่รับรองหรือออกใบอนุญาตด้านการบินให้กับนักบินสังกัดกองทัพอากาศ ทั้ง ๆ ที่นักบินสังกัดกองทัพอากาศก็ได้รับการฝึกอบรมให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน หรือนิรภัยการบิน

ผู้วิจัยในฐานะบุคลากรของกองทัพอากาศ จึงสนใจที่จะศึกษาถึงแนวทางการดำเนินการเพื่อให้นักบินสังกัดกองทัพอากาศได้รับใบอนุญาตนักบิน โดยได้รับการรับรองจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นหน่วยงานควบคุมและบริหารจัดการด้านการบินระหว่างประเทศ เพื่อจะสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือให้กับระบบการบริหารจัดการด้านการบินในน่านฟ้าของประเทศไทย อีกทั้งจะให้นักบินสังกัดกองทัพอากาศรับรู้ระเบียบและวิธีปฏิบัติของนักบินพาณิชย์ อันจะเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้ด้านการบินให้กับนักบินสังกัดกองทัพอากาศ ในการเพิ่มศักยภาพ ชีตความสามารถและสมรรถนะการปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัยยิ่งขึ้นต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษามาตรฐานการบินของกองทัพอากาศด้านความปลอดภัยและศึกษามาตรฐานการบินของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

การทบทวนวรรณกรรม

การใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างพลเรือนกับทหารอย่างปลอดภัย

แนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบยืดหยุ่นเป็นหนึ่งในการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศ โดยมีหลักการคือห้วงอากาศไม่ควรกำหนดให้เป็นพื้นที่ตายตัว เช่น พื้นที่หวงห้าม พื้นที่จำกัด และพื้นที่อันตราย โดยต้องออกแบบและจัดการห้วงอากาศตามความต้องการของผู้ใช้ห้วงอากาศในแต่ละช่วงเวลา เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด คณะกรรมการการบินพลเรือนจะทำหน้าที่กำหนดทิศทางการดำเนินการบริหารจัดการห้วงอากาศของประเทศในระดับนโยบายแทนการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติชุดใหม่ และให้คณะกรรมการการบินพลเรือน พิจารณาแต่งตั้งกลไกการขับเคลื่อนนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ ในระดับยุทธการ และระดับปฏิบัติการให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป สำหรับนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2560)

แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงระบบห้วงอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามแนวทางสากลและสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยยึดถือตามแนวความคิดของการบริหารจัดการจราจรทางอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace : FUA) ซึ่งหนึ่งในการพัฒนาประสิทธิภาพในการบริหารการจราจรทางอากาศ โดยมีหลักการ คือ ห้วงอากาศไม่ควรกำหนดให้



เป็นพื้นที่ตายตัว เช่น พื้นที่หวงห้าม (Prohibited Area) พื้นที่จำกัด (Restricted Area) และพื้นที่อันตราย (Danger Area) เพื่อพัฒนากฎหมายห้วงอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย

ระบบบริหารนิกายการบิน (Safety Management System)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ออกข้อบังคับให้รัฐสมาชิกพัฒนาโครงการบริหารนิกายการบิน (Safety Management System: SMS) (International Civil Aviation Organization, 2013) และนำไปปฏิบัติใช้ เพื่อให้การปฏิบัติการบินมีความปลอดภัยอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดการบริหารนิกายการบิน ระบุอยู่ในเอกสารทางการคือ “ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirement)”

ระเบียบวิธีวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีวิธีการวิจัย ดังนี้

การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล จากเอกสารทางวิชาการ วารสาร สิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ ดุษฎีนิพนธ์ คู่มือการปฏิบัติงาน ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการจัดการกิจการบินของเครื่องบินลำเลียง กองทัพอากาศ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร (Population) ได้แก่ ผู้บังคับบัญชาและข้าราชการกองบิน 6 ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับเครื่องบินลำเลียง กองทัพอากาศ

2. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้บังคับบัญชาและข้าราชการกองบิน 6 ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับเครื่องบินลำเลียง กองทัพอากาศเป็นการเลือกตัวอย่างโดยกำหนดคุณลักษณะของประชากรที่ต้องการศึกษา (วิโรจน์ ก่อสกุล, 2559) จึงใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) จำนวน 10 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ สัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างหรือ สัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Structured interview of formal interview)

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร เป็นวิธีการศึกษาค้นคว้าเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไป โดยการรวบรวมเอกสารซึ่งเป็นข้อมูลที่มีการบันทึกไว้โดยผู้อื่นได้แก่

1.1 หนังสือทั่วไป ได้แก่ ตำรา คู่มือ เอกสารประกอบการบรรยาย รวมถึงเอกสารวิชาการ วารสาร สิ่งพิมพ์ เป็นต้น

1.2 หนังสืออ้างอิง ได้แก่ สารานุกรม พจนานุกรม เป็นต้น

1.3 งานวิจัย วิทยานิพนธ์ เป็นงานที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าในเรื่องนั้นๆ อย่างละเอียด

1.4 เอกสารของทางราชการ เป็นเอกสารที่ส่วนราชการจัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ เช่น นโยบาย กฎระเบียบ พระราชบัญญัติ คู่มือปฏิบัติงาน ประกาศ คำสั่ง เป็นต้น

2. วิธีการรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยที่ผู้วิจัยเลือกวิธีการสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ซึ่งใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structure interview) โดยที่ผู้วิจัยต้องทำการสัมภาษณ์ไปตามคำถามที่กำหนดไว้ในแบบสัมภาษณ์ ซึ่งผู้วิจัยจะสัมภาษณ์ตามข้อที่กำหนดไว้เท่านั้น และผู้วิจัยจะใช้แบบสัมภาษณ์ซึ่งเป็นคำถามในการสัมภาษณ์และจดบันทึกข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการทำการศึกษเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการวิเคราะห์ประเด็นเนื้อหา ผู้วิจัยมีขั้นตอนในการวิเคราะห์ ดังนี้

1. ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นตามแต่ละประเด็น
2. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นคำถาม แล้วนำมาเปรียบเทียบความเหมือน หรือความแตกต่างของผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคน ก่อนจะนำข้อมูลนั้นไปวิเคราะห์
3. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นคำถามแล้วนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทราบถึงลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกัน และแตกต่างกันของข้อมูล ก่อนจะนำข้อมูลนั้นไปวิเคราะห์
4. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาทำการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน เพื่อสรุปผลการวิจัย การพัฒนาการจัดการกิจการบินของเครื่องบินลำเลียงกองทัพอากาศ โดยใช้การนำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบพรรณนา

ผลการวิจัย

การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อกำหนดคุณสมบัติของหน่วยงานต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

1. กองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา ได้มีการกำหนดคุณสมบัติไว้ครบถ้วน เทียบเท่าข้อกำหนดมาตรฐานท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ และการที่จะได้รับใบอนุญาตการบินทหารมานั้นมีสาระสำคัญดังนี้ เมื่อผู้ที่จบจากสถาบันการฝึกนักบินที่ได้รับการรับรองจากกองทัพอากาศสหรัฐฯ แล้วนั้นและได้รับคำสั่งให้บรรจุในฝูงบินในกองทัพอากาศสหรัฐฯ คณะกรรมการสมควรเดินอากาศ จะตรวจสอบคุณสมบัติในการออกใบอนุญาตนักบินทหาร จึงจะสามารถทำการบินกับเครื่องบินของกองทัพอากาศสหรัฐฯ ได้ซึ่งนักบินกองทัพอากาศสหรัฐฯ จะยึดถือและอ้างอิงข้อกำหนดและกฎระเบียบต่าง ๆ ของสำนักงานมาตรฐานการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (The Federal Aviation Administration: FAA) ในการเทียบเคียงมาตรฐานความรู้ด้านการบินสำหรับนักบินทหาร สามารถนำไปปรับเปลี่ยนใบอนุญาตนักบินทหาร (Military Pilot License) และเทียบโอนไปสู่ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์

2. กองทัพอากาศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ได้มีการกำหนดคุณสมบัติไว้ครบถ้วน เทียบเท่าข้อกำหนดมาตรฐานท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ และในด้านความรู้ ก็ได้มีการกำหนดไว้มากกว่าขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในหัวข้อพฤติกรรมในกรณีพิเศษ (Behavior in special cases) และการจัดการลูกเรือ และโดยมีสำนักงานกำกับกิจการการบินทางทหาร (Military Aviation Authority: MAA) เป็นหน่วยงานที่ออกข้อกำหนดคุณสมบัติ รวมถึงการออกใบอนุญาตขับเครื่องบินทหารสำหรับข้าราชการทหาร (Military Flight Crew Licenses / Military Pilot License) และจากข้อมูลในเรื่องของสิทธิ นักบิน





กองทัพอากาศสามารถได้รับการว่าจ้างเพื่อเป็นนักบินพาณิชย์หรือเฮลิคอปเตอร์ตามชนิดของเครื่องบิน แต่เป็นเพียงนักบินเสริมจากที่ระบุในคู่มือหรือได้รับคำสั่ง ซึ่งทำให้สามารถปฏิบัติงานด้านการบินร่วมกับนักบินพลเรือนหรือเครื่องบินพลเรือนได้ โดยไม่ต้องนำใบอนุญาตนักบินทหารไปปรับโอนเป็นใบอนุญาตนักบินพาณิชย์แต่อย่างใด (German Military Aviation Authority, n.d)

3. กองทัพอากาศไทย ได้มีการกำหนดคุณสมบัติไว้ครบถ้วน เทียบเท่าข้อกำหนดมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ และในด้านความรู้ ก็ได้มีการกำหนดไว้มากกว่าขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในหัวข้อดังนี้

- ความปลอดภัยในการบินและการจัดการทรัพยากรด้านการบิน (Flying Safety and Aviation Resource Management)
- จิตวิทยาการบิน
- การสละอากาศยาน และความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการยังชีพในป่า ในน้ำ และในทะเล

ในส่วนของ ใบสำคัญทางการแพทย์ กองทัพอากาศไทยมีระบบการคัดเลือกบุคลากรที่เข้าฝึกอบรมเป็นนักบินทหารของกองทัพอากาศ ในมาตรฐานที่สูงกว่าขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงของกองทัพอากาศสหรัฐฯ และกองทัพอากาศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ที่มีการคัดกรองบุคลากรด้วยการตรวจร่างกายหรือที่เรียกว่าสรีรวิทยา (Physiological) เพียงอย่างเดียว ซึ่งกองทัพอากาศไทยมีการตรวจสอบเพิ่มในเรื่องของจิตวิทยา (Psychology) อีกด้วย

การวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรฐานการกำกับกิจการการบินของหน่วยงานต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบมาตรฐานการกำกับดูแลกิจการการบิน (Safety Oversight)

ICAO	USAF (ทอ.สหรัฐฯ)	LUFF GER. (ทอ.เยอรมัน)	RTAF (ทอ.ไทย)
1. มีกฎหมายหลักมอบอำนาจ/หน้าที่	√	√	มีแต่ไม่ครบถ้วน
2. มีกฎระเบียบเฉพาะทาง	√	√	มีแต่ไม่ครบถ้วน
3. มีหน่วยงานตามกฎหมายหลัก	√	√	มีแต่ไม่ครบถ้วน
4. มีบุคลากรตามคุณสมบัติที่กำหนด	√	√	√
5. มีคู่มือปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่	√	√	√
6. การออกใบอนุญาต อนุมัติ รับรอง	√	√	X
7. การตรวจสอบติดตาม (Knowledge and Skill)	√	√	√
8. การแก้ไขเมื่อมีข้อบกพร่อง	√	√	√

การที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานของแนวทางในการกำกับดูแลกิจการการบินไว้ 8 ด้านนั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่มีข้อมูลโครงสร้างการจัดหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการการบินแล้วพบว่า



กองทัพอากาศสหรัฐฯ ไม่มีการกำหนดจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง ตามแนวทางที่องค์การการบินระหว่างประเทศได้ระบุไว้ในหัวข้อ “มีหน่วยงานตามกฎหมายหลัก” แต่สามารถกำหนดเป็นรูปแบบของการจัดตั้งเป็นคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลกิจการการบินได้ โดยใช้บุคลากรภายในกองทัพอากาศสหรัฐฯ ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านของกิจการการบิน

กองทัพอากาศสหรัฐฯ ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการเกี่ยวกับความสมควรเดินอากาศ โดยใช้รูปแบบการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการ “ผู้รับรองความสมควรเดินอากาศทางเทคนิค” (Technical Airworthiness Authority: TAA) รวมทั้งคณะกรรมการสมควรเดินอากาศ (Air Force Airworthiness Board: AB) ซึ่งมี TAA เป็นประธานกรรมการ โดยการรับรองความสมควรเดินอากาศมีความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตนักบินทหาร

กองทัพอากาศสหพันธ์รัฐเยอรมัน ได้มีการกำกับดูแลกิจการการบินได้ครบถ้วนในทุกหัวข้อที่องค์การการบินพลเรือนกำหนดไว้ โดยมีการจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง คือสำนักงานกำกับกิจการการบินทางทหาร (Military Aviation Authority: MAA) โดยกำกับกิจการการบินครอบคลุมทุกด้านและมุ่งเน้นการกำกับความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน หน่วยงานนี้เป็นหน่วยขึ้นตรงของกระทรวงกลาโหมแห่งสหพันธ์รัฐเยอรมันทำหน้าที่ในการกำหนดระเบียบปฏิบัติ มาตรฐานด้านการบินและการออกใบอนุญาตนักบินทหารด้วย

กองทัพอากาศไทย จากการเปรียบเทียบพบว่า แนวทางที่องค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำไว้แล้วนั้น กองทัพอากาศไทยยังไม่มีดำเนินการในบางหัวข้อ และในบาง หัวข้อได้มีการดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่ครบถ้วน ผู้วิจัยจะทำการอธิบาย ถึงประเด็นที่ยังขาดและไม่ครบถ้วน สรุปได้ดังนี้

1. การกำหนดกฎหมายหลักเพื่อมอบอำนาจหน้าที่ให้กับบุคคลหรือองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบิน (Primary aviation legislation) ในด้านการกำกับดูแลการบินนั้น สาระสำคัญมีด้วยกัน 2 ด้าน คือ ด้านปฏิบัติการบิน (Operation) และการบริหารจัดการวางแผนการบิน (Management and Planning) กองทัพอากาศไทยมีการจัดทำคู่มือปฏิบัติการด้านการบิน (Flight Operation Manual: FOM) ครบถ้วนครอบคลุมในการปฏิบัติการบิน แต่ยังขาดคู่มือในการวางแผน และการบริหารจัดการการบิน รวมถึง ระเบียบคำสั่งด้วย

2. การกำหนดกฎระเบียบเฉพาะทางที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Specific operating regulations) การกำหนดระเบียบยังมีเฉพาะในด้านของการปฏิบัติเท่านั้น คือ ระเบียบปฏิบัติของฝูงบิน กองบิน คู่มือการฝึกบิน ครบถ้วน แต่ยังขาดคู่มือในการวางแผนและการบริหารจัดการการบิน รวมถึง ระเบียบคำสั่งด้วย

3. การจัดตั้งหน่วยงานกำกับกิจการการบิน (State civil aviation system and safety oversight functions) กองทัพอากาศไทยมีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในกิจการด้านการบินที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ขอกล่าวถึงหน่วยงานหลักเท่านั้น ได้แก่ กองตรวจสอบมาตรฐานการบิน สำนักนิรภัยการบิน สถาบันเวชศาสตร์การบิน กรมยุทธการ และกรมกำลังพล ซึ่งยังขาดหน่วยงานหรือคณะกรรมการที่จะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง และขาดการประสานงานหน่วยต่าง ๆ หรือบูรณาการการทำงานร่วมกัน ต่างจากกองทัพอากาศสหรัฐฯ ที่ใช้รูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญ หรือ กองทัพอากาศเยอรมันที่มีการจัดตั้งสำนักงานกำกับการบินทางทหาร



4. การออกใบอนุญาต ใบอนุญาติ หรือใบรับรองให้แก่บุคลากร หรือหน่วยงานด้านการบิน (Licensing, certification, authorization and approval obligations) กองทัพอากาศไทย ณ ปัจจุบัน ไม่ได้ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในเรื่องการออกใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ให้กับนักบินกองทัพอากาศ ประเด็นที่สำคัญมาจากการขาดหน่วยงานที่จะกำกับกิจการการบินภายในกองทัพอากาศ จึงไม่มีหน่วยงานที่จะดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำให้นักบินกองทัพอากาศมีสิทธิในการขอใบอนุญาตนักบินพาณิชย์

อภิปรายผล

แนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนด มาตรฐานขั้นต่ำไว้นั้น กองทัพอากาศไทยยังไม่มีดำเนินการในบาง หัวข้อ และในบางหัวข้อได้มีการดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่ครบถ้วน ผู้วิจัยจะทำการอธิบายถึงประเด็นที่ยังขาดและไม่ครบถ้วน สรุปได้ดังนี้

1. การกำหนดกฎหมายหลักเพื่อมอบอำนาจหน้าที่ให้กับบุคคลหรือองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบิน (Primary aviation legislation) ในด้านการกำกับดูแลการบินนั้น สาระสำคัญมีด้วยกัน 2 ด้าน คือ ด้านปฏิบัติการบิน (Operation) และการบริหารจัดการวางแผนการบิน (Management and Planning) กองทัพอากาศไทยมีการจัดทำคู่มือปฏิบัติการด้านการบิน (Flight Operation Manual: FOM) ครบถ้วนครอบคลุมในการปฏิบัติการบิน แต่ยังขาดคู่มือในการวางแผน และการบริหารจัดการการบิน รวมถึง ระเบียบคำสั่งด้วย

2. การกำหนดกฎระเบียบเฉพาะทางที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Specific operating regulations) การกำหนดระเบียบยังมีเฉพาะในด้านของการปฏิบัติเท่านั้น คือ ระเบียบปฏิบัติของฝูงบิน กองบิน คู่มือการฝึกบิน ครบถ้วน แต่ยังขาดคู่มือในการวางแผน และการบริหารจัดการการบิน รวมถึง ระเบียบคำสั่งด้วย

3. การจัดตั้งหน่วยงานกำกับกิจการการบิน (State civil aviation system and safety oversight functions) กองทัพอากาศไทยมีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในกิจการด้านการบินที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ขอล่าวถึงหน่วยงานหลักเท่านั้น ได้แก่ กองตรวจสอบมาตรฐานการบิน สำนักนิรภัยการบิน สถาบันเวชศาสตร์การบิน กรมยุทธการ และกรมกำลังพล ซึ่งยังขาดหน่วยงานหรือคณะกรรมการที่จะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง และขาดการประสานงานหน่วยต่าง ๆ หรือบูรณาการการทำงานร่วมกัน ต่างจากกองทัพอากาศสหรัฐฯ ที่ใช้รูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญ หรือ กองทัพอากาศเยอรมันที่มีการจัดตั้งสำนักงานกำกับการบินทางทหาร

4. การออกใบอนุญาต ใบอนุญาติ หรือใบรับรองให้แก่บุคลากร หรือหน่วยงานด้านการบิน (Licensing, certification, authorization and approval obligations) กองทัพอากาศไทย ณ ปัจจุบัน ไม่ได้ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในเรื่องการออกใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ให้กับนักบินกองทัพอากาศ ประเด็นที่สำคัญมาจากการขาดหน่วยงานที่จะกำกับกิจการการบินภายในกองทัพอากาศ จึงไม่มีหน่วยงานที่จะดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำให้นักบินกองทัพอากาศมีสิทธิในการขอใบอนุญาตนักบินพาณิชย์



ข้อเสนอแนะ

1. การจัดตั้งหน่วยงานกำกับกิจการการบินขึ้นในกองทัพอากาศ โดยควรกำหนดจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อขับเคลื่อนการจัดตั้งหน่วยงานกำกับกิจการการบิน โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ ภายในกองทัพอากาศมาให้ความคิดเห็น รวมทั้งการไปศึกษา ดูงานการกำกับกิจการการบินของประเทศที่มีมาตรฐานเทียบเท่าหรือสูงกว่าที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด คณะกรรมการยังต้องจัดประชุม สัมมนาเพื่อกำหนดโครงสร้าง ขอบเขตอำนาจหน้าที่ รูปแบบการบริหาร กรอบอัตราและคุณสมบัติของกำลังพล รวมทั้งระเบียบและขั้นตอนปฏิบัติในการกำกับกิจการการบินด้านต่าง ๆ

2. ดำเนินการจัดจ้างและจัดหาบุคลากรภาคเอกชน ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และเป็นผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีใบอนุญาตรับรองจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการอนุญาตให้เป็นผู้ตรวจสอบด้านนิรภัยการบิน เข้ามาทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาในการพิจารณาออกระเบียบ ข้อบังคับ และตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของการกำกับดูแลกิจการการบินทั้ง 8 ด้าน และปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติมาตรฐานการบินด้านความปลอดภัยของกองทัพอากาศให้มีความทันสมัยทันต่อสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน

เอกสารอ้างอิง

- กองทัพอากาศ. (2562). *หลักสูตรศิษย์การบินกองทัพอากาศ โรงเรียนการบิน พ.ศ. 2562*. นครปฐม: โรงเรียนการบินฐานบินกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม.
- จินตนา บุญบังการ และณัฐพันธ์ เจริญนันท์. (2549). *การจัดการเชิงกลยุทธ์*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดเคชั่น.
- บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย. (2562). *การบริหารจัดการห้วงอากาศ*. กรุงเทพฯ: บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2560). *ร่างนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2561). *ประวัติ ความเป็นมา ภารกิจและหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.
- German Military Aviation Authority. (n.d). *German Military Aviation Authority*. Retrieved July 17, 2020, from <https://www.bundeswehr.de/en/about-bundeswehr>
- Pearce, J. A., & Robinson, R. B. (2000). *Strategic Management: Formulation, Implementation, and Control Management*. Boston: Irwin/McGraw-Hill.
- Germany Air Force (Luftwaffe). (2011). *Military Flight Crew Licenses to the Credit Report Federal Republic of Germany*. Retrieved July 17, 2020, from https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Begut/BEGUT_COO_2026_100_2_263137/COO_2026_100_2_263204.pdf
- The Federal Aviation Administration, U.S. Department of Transportation. (2018). *Commercial Pilot – Military Competence Airman Certification Standards*. Retrieved July 17, 2020, from https://www.faa.gov/training_testing/testing/acs/media/mcn_acs.pdf



- The International Civil Aviation Organization. (2018). *Air Traffic Management*. Retrieved July 17, 2020, from <https://www.icao.int/safety/airnavigation/pages/atm.aspx>
- The International Civil Aviation Organization. (2013). *Safety Management Manual*. (3thed.). Retrieved July 17, 2020, from https://nbaa.org/wp-content/uploads/2017/12/Doc.9859.3rd-Edition.alltext.en_.pdf

