

แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม  
GUIDELINES FOR SAFETY CULTURE DEVELOPMENT OF FLYING UNITS  
IN THE MINISTRY OF DEFENCE

Corresponding author<sup>1</sup>  
praminkudtalang@gmail.com

เปรมินทร์ กุดแดง<sup>1</sup>, อภिरดา นามแสง<sup>2</sup>  
และ ธิญญรัตน์ คำเพระ<sup>3</sup>  
Pramin Kudtalang<sup>1</sup>, Apirada Namsang<sup>2</sup> and Thanyarat Khamproh<sup>3</sup>

Received: Dec 11, 2020

Revised: March 21, 2021

Accepted: May 3, 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาและเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม และ 2) นำเสนอแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม ผลการศึกษาพบว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมมีความแตกต่างกันทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ 1) ความสามารถในการปรับตัว 2) การตระหนักรู้ 3) พฤติกรรมที่ส่งเสริมความปลอดภัย 4) การกระทำที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล และ 5) ความไวเนื้อเชื้อใจ เพื่อเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมควรดำเนินการดังนี้ 1) เพิ่มการติดตามและรายงานผลการปรับปรุงการปฏิบัติภายหลังจากการได้รับคำแนะนำด้านความปลอดภัย 2) เพิ่มการตรวจสอบและติดตามด้านความปลอดภัยในรูปแบบสุ่ม 3) เพิ่มให้มีการดำเนินการวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย 4) กำหนดเวลาในการตรวจหาสิ่งแปลกปลอมภายนอกให้ชัดเจน 5) เพิ่มมาตรการป้องกันความเสียหายจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกโดยเฉพาะมาตรการเชิงป้องกันและเชิงประเมิน 6) กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้รางวัลนิรภัยการบินสำหรับบุคคลในด้านความอุทิศตนและการมีความคิดสร้างสรรค์ในการทำงาน 7) กำหนดให้กรรายงานประเด็นความปลอดภัยจะไม่มีบทลงโทษต่อผู้รายงาน 8) ส่งเสริมการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความ

<sup>1</sup> นักศึกษาปริญญาโทสาขาวิชาการจัดการการบินสถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

<sup>2</sup> อาจารย์ กองวิชาอิเล็กทรอนิกส์การบิน สถาบันการบินพลเรือนสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

<sup>3</sup> อาจารย์ กองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือนสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น 9) กำหนดให้มีการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการถอดบทเรียนความปลอดภัยในอดีตให้กับนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการบิน 10) เพิ่มการประชุมนิรภัยการบินร่วมกับหน่วยงานภายนอก 11) กำหนดให้การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเป็นการรายงานแบบลับแต่ระบุชื่อผู้รายงาน และ 12) ดำเนินการให้รางวัลนิรภัยการบิน

**คำสำคัญ:** การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัย, วัฒนธรรมความปลอดภัย,  
หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม

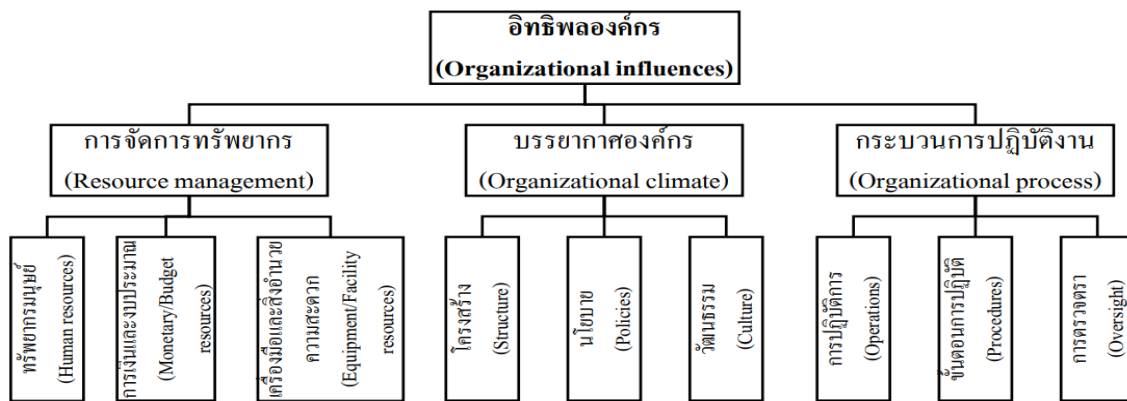
## ABSTRACT

This independent research is a qualitative study. The purposes of this research are to study and compare the safety culture differences between Safety Management Manual (Doc9859) 4th Edition (2018) of the International Civil Aviation Organization and aviation safety regulation of the Ministry of Defence in order to present guidelines for the development of aviation safety culture under flying units in the Ministry of Defence. The study found that the safety culture according to Safety Management Manual (Doc9859) 4th Edition (2018) of the International Civil Aviation Organization and the aviation safety regulation of the Ministry of Defence are different in 5 areas; 1) Adaptability 2) Awareness 3) Behaviour with respect to safety 4) Actions related to information and 5) Trust. To promote more efficiency in the safety culture of the flying units under the Ministry of Defence, the flying units under the Ministry of Defence should do the following; 1) Increasing the improvement of monitoring and reporting in practice after receiving safety recommendations 2) Increase surveillance obligations in random form 3) To conduct investigations and analyzes to find the cause of the real nature of the event or thing that may cause harm 4) Setting the time for Foreign Object Debris (FOD) detection 5) Increasing measures to prevent damage from external foreign bodies, especially preventive and assessment measures 6) Setting the criteria for consideration to reward aviation safety for dedication and being creative in the work award 7) Penalties are not given against the reporter regarding the reporting of safety issues 8) Increasing the efficient in promoting communication and dissemination of safety information both inside and outside the organization 9) Requiring the training in the subjects related to the knowledge transfer of the previous safety topics to pilots or people involved in flight missions 10) Increasing the safety related meeting with external agencies 11) Making the report of an incident or potential hazard as a confidential report, but with the name of the reporter and 12) Carrying out the safety awards.

Keywords: Safety Culture Development, Safety Culture, Flying Units in the Ministry of Defence

## บทนำ

ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 สามารถจำแนกประเภทของกิจการการบินทั่วโลกรวมถึงในประเทศไทยได้ 2 ลักษณะ คือ การบินทางพลเรือน และการบินทางราชการ เมื่อพิจารณาถึงการบินทางพลเรือนในประเทศไทยนั้น ปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสายการบินเป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการบินทางพลเรือนเนื่องจากสายการบินมีปริมาณของจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ ตลอดจนปริมาณสินค้าที่ขนส่งเป็นจำนวนมาก สำหรับองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการบินทางราชการนั้นหนีไม่พ้นหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม ซึ่งได้แก่ หน่วยบินของกองทัพอากาศ กองทัพบก และกองทัพเรือ เนื่องจากหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมมีขนาดหน่วยงานที่ใหญ่มีทรัพยากร และงบประมาณด้านการบินที่มากกว่าหน่วยงานด้านการบินอื่นของรัฐบาล



ภาพที่ 1. แผนผังรายละเอียดของอิทธิพลองค์กร

ที่มา Wiegmann&Shappell, 2003, p. 45-71

อุบัติเหตุเป็นอีกหนึ่งสิ่งที่มีโอกาสเกิดขึ้นเสมอในการบิน และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งย่อมมีแตกต่างกัน เวียจแมน และ แชปเพิล (Wiegmann&Shappell, 2003, p. 45-71) ได้อธิบายถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยอ้างอิงจากแบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของ Reason ไว้ว่า เมื่อพิจารณาถึงความล้มเหลวด้านอิทธิพลองค์กร (Organizational influences) ซึ่งปัจจัยแรกเริ่มในการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นปัจจัยที่ยากต่อการสังเกตจากผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย พบว่าความล้มเหลวด้านอิทธิพลองค์กรประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่ การบริหารจัดการทรัพยากร (Resource management) บรรยากาศองค์กร (Organization climate) และกระบวนการทำงานขององค์กร(Organization process) เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบย่อยของแต่ละองค์ประกอบ พบว่า มีหนึ่งองค์ประกอบย่อยที่สำคัญซึ่งยากต่อการแก้ไขและเปลี่ยนแปลง ได้แก่ วัฒนธรรม (Culture) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety culture) โดยมีรายละเอียดดังภาพที่ 1

จากแนวคิดวัฒนธรรมองค์กรของปีเตอร์ และ วอเตอร์แมน (Peters & Waterman, 1984) พบว่า วัฒนธรรมองค์กรสามารถแบ่งได้ 2 ลักษณะ ได้แก่ วัฒนธรรมองค์กรแบบแข็งและวัฒนธรรมองค์กรแบบอ่อน โดยที่วัฒนธรรมองค์กรแบบแข็งเป็นวัฒนธรรมองค์กรที่ได้รับการยอมรับจากสมาชิกขององค์กรเป็นอย่างมาก โดยเกิดจากการที่สมาชิกขององค์กรได้ยึดถือค่านิยมหลักและกฎระเบียบขององค์กรโดยเคร่งครัดมาอย่างยาวนาน จึงเป็นวัฒนธรรมที่มีลักษณะชัดเจนเปลี่ยนแปลงได้ยาก สำหรับวัฒนธรรมองค์กรแบบอ่อนนั้นเป็นวัฒนธรรมองค์กรที่สมาชิกขององค์กรยังไม่ได้ยึดถือค่านิยมและหลักเกณฑ์ขององค์กรอย่างเคร่งครัด เนื่องจากเป็นวัฒนธรรมที่เพิ่งเกิดขึ้นในระยะเวลาไม่นานรวมทั้งสมาชิกขององค์กรยังมีประสบการณ์ไม่มากพอที่จะสร้างความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ร่วมกัน จากแนวคิดข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กรการบินจะถือกำเนิดจากกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินขององค์กรนั้น ๆ โดยสายการบินในประเทศไทยได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานและคำแนะนำในการปฏิบัติขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ระบุไว้ใน Annex 19 และ Safety Management Manual (Doc9859) สำหรับหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมนั้นจะมีระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบินเป็นกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ใช้ควบคุมให้เกิดความปลอดภัยในการบิน ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการเกิดอุบัติเหตุทางการบินของสายการบินในประเทศไทย พบว่า อุบัติเหตุทางการบินครั้งล่าสุดที่มีผู้เสียชีวิตต้องย้อนกลับไปเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส (ไทยรัฐ, 2552)(เอกสารจากเว็บไซต์) สำหรับการเกิดอุบัติเหตุทางการบินที่มีผู้เสียชีวิตของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมนั้นเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ไทยพีบีเอส, 2562) (เอกสารจากเว็บไซต์) จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุในหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมยังมีอย่างต่อเนื่องตรงข้ามกับสายการบินในประเทศไทยที่ไม่มีอุบัติเหตุที่ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมานานแล้วกว่า 10 ปี

เมื่อพิจารณาถึงความปลอดภัยในการทำงานพบว่า ความปลอดภัยในการทำงานจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อองค์กรมีวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เข้มแข็งแล้วเท่านั้น สำหรับแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กรนั้นต้องเริ่มจากการพัฒนาให้บุคลากรมีพฤติกรรมและทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยในการทำงาน โดยองค์กรต้องจัดให้มีการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการให้รางวัลกับบุคลากรที่มีพฤติกรรมและทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยในการทำงานอีกด้วย (Saad, 2016, abstract)

ด้วยเหตุนี้เองผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาและเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมอันจะนำมาซึ่งแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมทั้งในระดับนโยบายและระดับบุคคลให้มีประสิทธิภาพ มีวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กรที่เข้มแข็ง ลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุให้เหลือน้อยที่สุด สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนทุกคน ตลอดจนเป็นการพัฒนาส่งเสริม

ศักยภาพของบุคลากรภายในองค์กรให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีทัศนคติที่ดีในการทำงานบนพื้นฐานของความปลอดภัย

### วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระบุว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม
- 2) เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ในรูปแบบของการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) โดยกระบวนการวิจัยประกอบด้วย

1. การวิจัยเชิงเอกสาร ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลในระดับทุติยภูมิ (Secondary data) จากเอกสารบทความ ตำราที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัย รวมทั้งวัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กฎระเบียบของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบิน และระบุว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม ได้แก่ ระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2552 ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2549 และระเบียบกองการบินทหารเรือว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2519 โดยใช้แบบบันทึกรายงาน

2. ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยไว้ 3 ตัวแปร โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 2.1 พฤติกรรมหรือการแสดงออกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในหน่วยงานด้านการบิน 6 ด้านตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ได้แก่ ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้บริหาร ความสามารถในการปรับตัว การตระหนักรู้ พฤติกรรมที่ส่งเสริมความปลอดภัย การกระทำเกี่ยวกับข้อมูล และความไว้วางใจ

- 2.2 กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบิน ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การบริหารการบินแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- 2.3 กฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบิน ได้แก่ ระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2552 ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2549 และระเบียบกองการบินทหารเรือว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2519

3. การตรวจสอบคุณภาพแบบบันทึกรายงานและแบบวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลที่ได้รับจากการวิจัยเชิงเอกสารมีความน่าเชื่อถือและได้คุณภาพเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยได้เลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 1 ท่านแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) เพื่อเป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้องและความน่าเชื่อถือของข้อมูลตลอดจนเป็นผู้ตรวจสอบรูปแบบการบันทึกเอกสารรายงานและรูปแบบการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกไว้โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญต้องมีประสบการณ์ในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน 20 ปีขึ้นไป และมีประสบการณ์ในการทำงานเฉพาะด้านนิตยการบิน 10 ปีขึ้นไป นอกจากนั้นแล้ว ผู้ให้ข้อมูลสำคัญยังต้องมีประสบการณ์ในการทำงานในด้านการบินพลเรือนและการบินทางทหารอีกด้วย

4. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์โดย

4.1 การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา โดยใช้ตารางสังเคราะห์ ผู้วิจัยได้พิจารณาเนื้อหาที่ได้จากแหล่งข้อมูลทั้งเนื้อหาที่ปรากฏ (Manifest content) และเนื้อหาที่ซ่อนอยู่ (Latent content) และจำแนกความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมหรือการแสดงออกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในหน่วยงานด้านการบิน 6 ด้านตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) กับระเบียบว่าด้วยนิตยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม

4.2 การวิเคราะห์ช่องว่าง ผู้วิจัยได้นำผลการเปรียบเทียบที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหามาดำเนินการวิเคราะห์ช่องว่าง โดยใช้ตารางสังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมต่อไป

## ผลการวิจัย

1. ผลการเปรียบเทียบวัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบว่าด้วยนิตยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม ผู้วิจัยได้แบ่งผลการศึกษาดังกล่าวออกเป็น 6 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้บริหาร (Commitment to safety) หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดหน้าที่ของผู้บังคับหน่วยบินทั้งในเรื่องของการกำหนดนโยบายด้านนิตยการบิน การกำกับดูแลให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติตามนโยบายด้านนิตยการบิน การสนับสนุนทรัพยากรที่ช่วยส่งเสริมความปลอดภัยในการบินและการเป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัย

1.2 ความสามารถในการปรับตัว (Adaptability) จำแนกได้เป็น 3 องค์ประกอบย่อยดังนี้

1) การนำคำแนะนำด้านความปลอดภัยจากการวิเคราะห์สาเหตุด้านความปลอดภัยไปแก้ไข หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดให้มีการปรับปรุงการปฏิบัติขององค์กรเมื่อได้รับคำแนะนำด้าน

ความปลอดภัยจากการวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตราย รวมทั้งการสำรวจและติดตามด้านความปลอดภัย โดยกองทัพอากาศและกองทัพบกได้กำหนดให้มีการติดตามและรายงานผลการปรับปรุงการปฏิบัติภายหลังจากได้รับคำแนะนำด้านความปลอดภัยจากการรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตราย และการสำรวจและติดตามด้านความปลอดภัย นอกจากนี้แล้วกองทัพอากาศยังได้กำหนดให้มีการติดตามและรายงานผลการปรับปรุงการปฏิบัติภายหลังจากได้รับคำแนะนำด้านความปลอดภัยจากการวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุด้วย

2) การปฏิบัติเมื่อมีการรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตราย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดกรรมวิธีเมื่อมีการรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตรายเข้ามาว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป ทั้งในเรื่องของกระบวนการวิเคราะห์และบริหารจัดการความเสี่ยง กระบวนการลดความเสี่ยง และกระบวนการติดตามตรวจสอบผลการแก้ไข

3) การแก้ไขประเด็นปัญหาความปลอดภัย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์นัยภัยการบินหรือเมื่อมีการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้มาพิจารณาเพื่อหาวิธีการในการแก้ไขหรือป้องกันอันตราย

### 1.3 การตระหนักรู้ (Awareness) จำแนกได้เป็น 3 องค์ประกอบย่อยดังนี้

1) การตรวจสอบสำรวจและติดตามด้านความปลอดภัย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดให้มีการสำรวจนัยภัยการบินขึ้น โดยได้กำหนดห้วงระยะเวลาและกรรมวิธีในการสำรวจนัยภัยการบินตามวงรอบการปฏิบัติของหน่วย นอกจากนี้แล้วกองทัพอากาศยังมีการสำรวจนัยภัยการบินในรูปแบบการสุ่มตรวจด้วย

2) การระบุชี้สถานะอันตราย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมมีกระบวนการระบุความเสี่ยงที่เกิดจากตัวบุคคลหรือภารกิจขององค์กรแตกต่างกันไปในแต่ละหน่วยงาน เช่น การนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์นัยภัยการบินมาพิจารณาเพื่อหาวิธีการในการแก้ไขหรือป้องกันอันตราย การกำหนดให้นักบินสามารถแจ้งต่อผู้บังคับบัญชาได้เมื่อนักบินไม่พร้อมทำการบิน เป็นต้น

3) การวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงของประเด็นด้านความปลอดภัย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมกำหนดให้การวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุต้องกระทำเพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุไม่ใช่ดำเนินการแค่เพียงหาสาเหตุขั้นต้น นอกจากนี้แล้วหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้ดำเนินการวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตรายที่ได้รับการรายงานเข้ามาด้วยการวิเคราะห์ความน่าจะเป็น ความรุนแรง และผลกระทบที้อาจเกิดขึ้นแล้วกำหนดแนวทางการกำจัดปัญหาดังกล่าวต่อไป

1.4 พฤติกรรมที่ส่งเสริมความปลอดภัย (Behavior with respect to safety) จำแนกได้เป็น 2 องค์ประกอบย่อยดังนี้

1) บรรยายการคาดการณ์ความปลอดภัยในการบินหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมที่มีมาตรการในการป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกทั้งในเรื่องการดูแลรักษาความสะอาดบริเวณโรงซ่อมหรือโรงเก็บอากาศยาน ลานจอด ทางขับ ทางวิ่ง การกำจัดนกหรือสิ่งมีชีวิตที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ซึ่งกองทัพอากาศและกองทัพเรือได้กำหนดเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน สำหรับมาตรการในการป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมโดยส่วนใหญ่เป็นมาตรการเชิงค้นหาและมาตรการเชิงกำจัด

2) หลักเกณฑ์การพิจารณาให้รางวัลนิตยการการบิน กองทัพอากาศและกองทัพบกได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาให้รางวัลนิตยการการบินในระดับบุคคลขึ้น โดยพิจารณาถึงการปฏิบัติของบุคคลเมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนั้นแล้วกองทัพอากาศยังมีหลักเกณฑ์การพิจารณาในด้านความอุทิศตนและการมีความคิดสร้างสรรค์ในการทำงาน

#### 1.5 การกระทำที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล (Information) จำแนกได้เป็น 5 องค์ประกอบย่อยดังนี้

1) วัฒนธรรมการไม่ตำหนิ กองทัพอากาศและกองทัพเรือได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ว่าการรายงานประเด็นความปลอดภัยจะไม่มีบทลงโทษต่อผู้รายงานหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการรายงาน

2) การสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดการปฏิบัติในการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยไว้ โดยกองทัพอากาศได้กำหนดขั้นตอนการกระจายข่าวด้านนิตยการการบินทั้งแบบปกติและแบบเร่งด่วน โดยมีการกระจายข่าวทั้งภายในกองทัพอากาศเองและหน่วยงานการบินภายนอกที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของกองทัพบกได้กำหนดให้มีการกระจายข่าวสารด้านนิตยการการบินในเรื่องของการรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตรายและข่าวสารจากการสำรวจนิตยการการบินให้กับหน่วยงานด้านการบินภายนอกที่เกี่ยวข้อง แต่ผลการวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุของกองทัพบกนั้นจะใช้ในกองทัพบกได้เพียงอย่างเดียว สำหรับกองทัพเรือได้กำหนดให้จัดการประชุมนิตยการการบินอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และมีการแลกเปลี่ยนข่าวสารเกี่ยวกับข้อบกพร่องทางพัสดุกับหน่วยบินต่างเหล่าทัพ

3) การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดบุคคลที่ต้องเข้ารับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยไว้โดยสอดคล้องเป็นไปตามภารกิจและโครงสร้างขององค์กร สำหรับเนื้อหาที่ใช้ในการฝึกอบรมนั้นจะมีการพิจารณาปรับปรุงใหม่อยู่เสมอ

4) การถอดบทเรียนความปลอดภัยในอดีต กองทัพอากาศและกองทัพเรือได้กำหนดให้มีการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการถอดบทเรียนความปลอดภัยในอดีต เช่น ประวัติการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุของหน่วย สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ และแนวทางการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุในด้านเทคนิคการบิน ตลอดจนวิธีการใช้อุปกรณ์ทางการบินอย่างถูกต้อง โดยกองทัพอากาศได้กำหนดให้มีการอบรมแก่นักบินและผู้ที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของกองทัพเรือกำหนดให้มีการอบรมให้กับผู้บังคับหน่วยบิน นอกจากนั้นแล้ว หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดให้มีการเก็บรวบรวมสถิติด้านนิตยการการบิน อาทิ อากาศยานอุบัติเหตุ



การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย การสำรวจนิรภัยการบิน เป็นต้น โดยนำเอาข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อหาหนทางปฏิบัติในการแก้ไขและป้องกันอันตราย

5) การประชุมนิรภัยการบิน หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมได้กำหนดให้มีการประชุมนิรภัยการบินขึ้นภายในหน่วยงานของตน โดยกองทัพอากาศและกองทัพบกยังได้กำหนดเพิ่มเติมให้เชิญผู้แทนหน่วยที่เกี่ยวข้องจากภายนอกเข้าร่วมประชุมตามความจำเป็น

#### 1.6 ความไว้วางใจ (Trust) จำแนกได้เป็น 2 องค์ประกอบย่อยดังนี้

1) การรายงานประเด็นความปลอดภัย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมกำหนดให้ในการรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตรายใด ๆ ผู้รายงานจะระบุชื่อผู้รายงานหรือไม่ระบุก็ได้

2) การให้รางวัลนิรภัยการบิน กองทัพอากาศและกองทัพบกได้กำหนดให้มีการมอบรางวัลนิรภัยการบินขึ้นเพื่อเชิดชูเกียรติให้กับหน่วยบินหรือบุคคลที่ได้ใช้ความรู้ความสามารถตลอดจนอุทิศตนในด้านการส่งเสริมให้การปฏิบัติการบินมีความปลอดภัย

2. ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหม จากผลการเปรียบเทียบวัฒนธรรมความปลอดภัยพบว่า การดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมที่ยังปฏิบัติได้ไม่สมบูรณ์สอดคล้องกับพฤติกรรมหรือการแสดงออกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในหน่วยงานด้านการบิน 6 ด้านตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) มีด้วยกันทั้งหมด 11 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ 1) การนำคำแนะนำด้านความปลอดภัยจากการวิเคราะห์สาเหตุด้านความปลอดภัยไปแก้ไข 2) การตรวจสอบและติดตามด้านความปลอดภัย 3) การวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงของประเด็นด้านความปลอดภัย 4) บรรยากาศความปลอดภัยในการบิน 5) หลักเกณฑ์การพิจารณาให้รางวัลนิรภัยการบิน 6) วัฒนธรรมการไม่ตำหนิ 7) การสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัย 8) การถอดบทเรียนความปลอดภัยในอดีต 9) การประชุมนิรภัยการบิน 10) การรายงานประเด็นความปลอดภัย และ 11) การให้รางวัลนิรภัยการบิน

### อภิปรายผล

1. วัฒนธรรมความปลอดภัยตาม Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมมีความแตกต่างกัน เนื่องจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดไว้ใน Article 3 ข้อ (d) ว่า “บรรดารัฐผู้ทำสัญญาต้องรับรองว่า ในการออกข้อบังคับสำหรับอากาศยานราชการของตนจะคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินอากาศของอากาศยานพลเรือน” ด้วยเหตุนี้เองรัฐภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จำเป็นต้องกำหนดให้หน่วยงานการบินทางราชการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับด้านการบินขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศร่วมกับอากาศยานพลเรือน สำหรับในประเทศไทยตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 5 ใจความว่า “พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้

บังคับแก่การเดินทางในราชอาณาจักร ราชอาณาจักรตำรวจ ราชอาณาจักรศุลกากร และราชอาณาจักรอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา 18/1 และการปฏิบัติตามกฎการจราจรทางอากาศตามมาตรา 18/2 และมาตรา 18/3 ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้” จากข้อความดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ในการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับด้านการบินของหน่วยงานด้านการบินทางราชการจะต้องสอดคล้องกับกฎระเบียบ ข้อบังคับด้านการบินของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนเฉพาะในเรื่องของการทำแผนการบิน และกฎการจราจรทางอากาศ สำหรับกฎระเบียบ ข้อบังคับด้านการบินในส่วนอื่น ๆ หน่วยงานทางการบินทางราชการจะออกกฎระเบียบ ข้อบังคับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางร่วมกับอากาศยานพลเรือนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้เอง จึงส่งผลให้ระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบินของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมในบางองค์ประกอบย่อยที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัย อาจมีเนื้อหาของกฎปฏิบัติไม่ครบถ้วน ไม่ครอบคลุมและไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงานด้านการบินพลเรือน

2. เพื่อเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมควรดำเนินการดังนี้

2.1 เพิ่มการติดตามและรายงานผลการปรับปรุงการปฏิบัติภายหลังจากการได้รับคำแนะนำด้านความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 190/2559 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ข้อ 2.14, ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน หมวด 3 ข้อ 13 และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) พ.ศ. 2562 บทที่ 7 ข้อ 7.1

2.2 เพิ่มการตรวจสอบและติดตามด้านความปลอดภัยในรูปแบบสุ่มเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของกองทัพอากาศตามระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2552 ข้อ 65.2.2 ที่ระบุให้มีการตรวจสอบและติดตามด้านความปลอดภัยในรูปแบบสุ่ม

2.3 เพิ่มให้มีการดำเนินการวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอันตราย เนื่องจากเป็นการแสดงออกที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการตระหนักรู้ที่ระบุไว้ว่า “กระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะมีการพิจารณาถึงสาเหตุที่แท้จริง” (ICAO, 2018, pp. 3-5)

2.4 กำหนดเวลาในการตรวจหาสิ่งแปลกปลอมภายนอกให้ชัดเจนเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการป้องกันวัตถุแปลกปลอมของบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (2561) (เอกสารจากเว็บไซต์) ที่ได้กำหนดให้ดำเนินการขั้นต่ำ 4 ครั้งต่อวัน

2.5 เพิ่มมาตรการป้องกันความเสียหายจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกโดยเฉพาะมาตรการเชิงป้องกันและเชิงประเมิน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการ FOD Management Programs ขององค์การบริหารการบินแห่งชาติ (FAA, 2010)

2.6 กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้รางวัลนินัยการบินสำหรับบุคคลในด้านความอุทิศตน และการมีความคิดสร้างสรรค์ในการทำงาน เนื่องจากเป็นการแสดงออกที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย ด้านพฤติกรรมที่ส่งเสริมความปลอดภัยที่ระบุว่า “บุคลากรในองค์กรมีแรงกระตุ้นให้ตนเองเป็นแบบอย่างที่ดี ด้านความปลอดภัย” และสอดคล้องกับการปฏิบัติของกองทัพอากาศตามระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วย นินัยการบิน พ.ศ. 2552 ข้อ 78.2

2.7 กำหนดให้การรายงานประเด็นความปลอดภัยจะไม่มีบทลงโทษต่อผู้รายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนตาม Guidance Material for Safety Management System (SMS) Revision No.1 (19 September 2016) Appendix 5 Section E วัฒนธรรมความปลอดภัย

2.8 ส่งเสริมการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนตามแผนนินัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) พ.ศ. 2562 บทที่ 8

2.9 กำหนดให้มีการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการถอดบทเรียนความปลอดภัยในอดีตให้กับนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการบิน เนื่องจากเป็นการแสดงออกที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการกระทำที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลที่ระบุว่า “การถ่ายทอดข้อมูลหรือการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นประจำ อาทิ การเรียนรู้ข้อผิดพลาดหรือประสบการณ์จากการทำงานในอดีต” และสอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนตาม Guidance Material for Safety Management System (SMS) Revision No.1 (19 September 2016) ข้อ 13 Implementing a Safety Management System หัวข้อย่อย k) Training and Education

2.10 เพิ่มการประชุมนินัยการบินร่วมกับหน่วยงานภายนอกเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนตามแผนนินัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) พ.ศ. 2562 บทที่ 8

2.11 กำหนดให้การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่ยากก่อให้เกิดอันตรายเป็นการรายงานแบบลับแต่ระบุชื่อผู้รายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ระบุไว้ใน Safety Management Manual (Doc 9859) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 (ค.ศ. 2018) Chapter 3 ข้อ 3.2.5.4 ที่กล่าวว่า “การเพิ่มขึ้นของรายงานความปลอดภัยแบบความลับ และการลดลงของการรายงานความปลอดภัยแบบไม่ระบุตัวตน สามารถบ่งบอกได้ว่าองค์กรการบินมีการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กรไปในทิศทางที่ดี”

2.12 ดำเนินการให้รางวัลนินัยการบิน เนื่องจากเป็นการแสดงออกที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านความไว้วางใจที่ระบุว่า “องค์กรมีการดำเนินการมอบรางวัลนินัยการบินเป็นประจำให้กับบุคลากรที่มีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยเป็นอย่างดี” และสอดคล้องเป็นไปตามการปฏิบัติของกองทัพอากาศตามระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยนินัยการบิน พ.ศ. 2552 หมวด 11 และกองทัพบกตามระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนินัยการบิน พ.ศ. 2549 หมวด 14

3. การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมเป็นกระบวนการส่งเสริมระบบบริหารจัดการความปลอดภัยขององค์กรซึ่งสามารถช่วยลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุให้เหลือน้อยที่สุดได้สอดคล้องกับอับดุลบาซีส ยาโงะ (2559, บทคัดย่อ) และยังเป็นส่งเสริมให้บุคลากรมีทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัย ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพของความปลอดภัยในการทำงานอีกด้วย โดยหน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมสามารถดำเนินการได้โดยส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรทุกตำแหน่งงานในองค์กรซึ่งสอดคล้องกับมธุริน เถียรประภากุล (2556, บทคัดย่อ)

### ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะทั่วไป จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1.1 การพัฒนาบุคลากรรายบุคคล หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมสามารถใช้ผลการศึกษาค้นคว้าเป็นแนวทางในการประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กรรายบุคคล แล้วนำผลการประเมินดังกล่าวมาปรับปรุง แก้ไข พัฒนาในขั้นต้นได้ โดยอาจจัดให้มีการอบรมส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรทุกตำแหน่งงานในองค์กร ตลอดจนจัดให้มีการประชุมของบุคลากรเพื่อพัฒนาวิธีการปฏิบัติงานขององค์กรในปัจจุบัน

1.2 การพัฒนาเชิงนโยบาย หน่วยบินสังกัดกระทรวงกลาโหมควรมีการทบทวน แก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับด้านการบินให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ โดยอาจกำหนดให้มีการดำเนินการเป็นประจำทุกปี หรือเมื่อเกิดเหตุการณ์สำคัญในกิจการการบินสากล

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

2.1 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในขอบเขตอื่น อาทิ ด้านผู้นำ ด้านโครงสร้างองค์กร ด้านกลุ่มทักษะวิชาชีพ เป็นต้น

2.2 ควรเพิ่มวิธีการศึกษาด้วยวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participation observation) เช่น การเข้าไปร่วมปฏิบัติงานจริงกับหน่วยบิน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของหน่วยบินต่าง ๆ มากขึ้น

### บรรณานุกรม

กระทรวงคมนาคม. (2559). คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 190/2559 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ

สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร. ลงวันที่ 20 มิถุนายน 2559.

กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ. (2519). ระเบียบกองการบินทหารเรือว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2519. ประกาศ ณ วันที่ 30 สิงหาคม 2519.

กองทัพบก. (2549). *ระเบียบกองทัพบกกว่าด้วยนินภัยการบิน พ.ศ. 2549*. ประกาศ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2549.

กองทัพอากาศ. (2552). *ระเบียบกองทัพอากาศกว่าด้วยนินภัยการบิน พ.ศ. 2552*. ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2552.

ท่าอากาศยานไทย. (2561). *Foreign Object Debris (FOD)*. [ออนไลน์]. สืบค้นจาก <https://www.airportthai.co.th/th/foreign-object-debris-fod-2/>

ไทยพีบีเอส. (2562). *ด่วน! เครื่องบินฝึก ทอ. ตกที่เชียงใหม่ เสียชีวิต 1 คน*. สืบค้นจาก <https://news.thaipbs.or.th/content/281635>

ไทยรัฐ. (2552). *ระทึกสนามบินสมุย กัปตันดับ หลุดรันเวย์ชนหอ*. สืบค้นจาก <https://www.thairath.co.th/content/24245>

มธุริน เกียรติประภากุล. (2556). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานหน่วยงานผลิตโอเลฟินส์ 1 บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) สาขาที่ 2 โรงโอเลฟินส์ ไอ-หนึ่ง (การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาโทบริหารศาสตรบัณฑิต)*. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2562). *ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน*. ประกาศ ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2562.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2562). *แผนนินภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.

อับดุลบาซีส ยาโงะ. (2559). *โครงสร้างองค์ประกอบบรรยากาศความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในสายการผลิตอุตสาหกรรมอาหาร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศาสตรบัณฑิต)*. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา.

Civil Aviation Authority of Thailand. (2016). *Guidance Material for Safety Management system (SMS)*. Bangkok: Civil Aviation Authority of Thailand.

Federal Aviation Administration. (2010). *Airport Foreign Object Debris (FOD) Management*. Washington DC, WA: Federal Aviation Administration.

International Civil Aviation Organization. (2018). *Safety Management Manual*. Montreal: International Civil Aviation Organization.

Peters, T. J., & Waterman, R. H. (1984). *In Search of Excellence: Lessons from America's Best-run Companies*. New York, NY: Harper & Row.

Saad, N. (2016). *The influence of safety culture on safety performance in Saudi Arabian construction industry* (Doctoral dissertation). The University of Salford, Salford.

The 1944 Chicago Convention. (1944). *Convention on International Civil Aviation*.

7 December 1944.

Wiegmann, D. A., & Shappell, S. A. (2003). *A Human Error Approach to Aviation Accident Analysis: The Human Factors Analysis and Classification System*.

Aldershot: Ashgate.