

รายงานสรุปผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ
“First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub”
วันที่ 8 – 10 พฤษภาคม 2567
ณ โรงแรม Pullman Phuket Arcadia Naithon Beach จังหวัดภูเก็ต

โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub” จัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเข้าใจ สร้างความร่วมมือเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ ข้อกำหนด กฎหมาย กฎระเบียบ รวมถึงกระบวนการทำงานและประสานงาน เพื่อให้สามารถออกใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ เพื่อรองรับเที่ยวบินสาธิต (Demonstration Flight) ภายในเดือนธันวาคม 2567 โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย และทำให้การปฏิบัติการ ฯ เป็นไปด้วยความปลอดภัย

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้จัดขึ้นระหว่างวันที่ 8 – 10 พฤษภาคม 2567 ณ โรงแรม Pullman Phuket Arcadia Naithon Beach จังหวัดภูเก็ต โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประกอบด้วย ผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน จำนวน 17 หน่วยงาน อาทิเช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, กรมเจ้าท่า, กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น, กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ, กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช, กองบังคับการตำรวจน้ำ, คณะกรรมการบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของกองทัพเรือ, คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดภูเก็ต, ทหารเรือภาคที่ 3, สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย, สำนักงานจังหวัดกระบี่, องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), บริษัท ไทย ซีเพเลน จำกัด, บริษัท สยาม ซีเพเลน จำกัด และบริษัท โพลีเทค เทคโนโลยี จำกัด รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยในวันที่ 8 พฤษภาคม 2567 เป็นการนำเสนอภาพรวมของหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, บริษัท สยาม ซีเพเลน จำกัด, บริษัท ไทย ซีเพเลน จำกัด, บริษัท โพลีเทค เทคโนโลยี จำกัด และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และในวันที่ 9 พฤษภาคม 2567 ภาคเช้า เป็นการนำเสนอข้อมูลแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และประสบการณ์จากการดำเนินงานอากาศยานทะเล (Seaplane Operations) และรูปแบบการให้บริการอากาศยานทะเลของประเทศฝรั่งเศส ประเทศฟิลิปปินส์ และสาธารณรัฐมัลดีฟส์ และในภาคบ่าย เป็นการนำเสนอข้อมูลสภาพแวดล้อมของพื้นที่เป้าหมายในการจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ และการหารือประเด็นปัญหา อุปสรรค ข้อขัดข้องของแต่ละหน่วยงานกำกับดูแล

การจัดทำรายงานสรุปผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub” มีส่วนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต และหน่วยงานภาครัฐ ที่มีหน้าที่ด้านความมั่นคง ด้านการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติการอากาศยานทะเล

1. หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และสำนักงานและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

**ส่วนที่ 1. ประเด็นของกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่ต้องการ
ขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ**

- กรมเจ้าท่า นำเสนอว่า บทบาทของกรมเจ้าท่า มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือ และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมถึงการอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

- กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น มีหน้าที่ในการแนะนำ สนับสนุน และส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล ในการจัดทำบริการสาธารณะ การสาธารณสุข การสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม การช่วยเหลือการป้องกันสาธารณภัย ซึ่งในส่วนของการอนุญาตให้มีการปฏิบัติการของอากาศยานทะเลจะเกี่ยวข้องกับพื้นน้ำ น่านน้ำ หรือทะเล ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่า อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่าได้มีคำสั่งมอบอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณาให้อนุญาตในกรณีก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ เฉพาะการก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส หรือโปะเทียบเรือได้ ตามคำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 185/2548 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ทั้งนี้ ได้ให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าการปฏิบัติดังกล่าว ต้องไม่ขัดข้องต่อนโยบายด้านการรักษาสีน้ำและกระทบต่อสัตว์ป่าในประเทศไทยได้ให้ไว้ในการประชุมระหว่างประเทศเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงไม่ขัดข้องต่อผังเมืองและไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ ดังนั้น รูปแบบของการอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะเป็นรูปแบบของหนังสือขออนุญาต

- กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช นำเสนอว่ามีหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 ในการคุ้มครอง บำรุง ดูแล รักษา และบริหารจัดการอุทยานแห่งชาติ ซึ่งภายในอุทยานแห่งชาติ จะห้ามมิให้บุคคลใดเข้าไปดำเนินกิจการใด ๆ เพื่อหาผลประโยชน์ เว้นแต่พนักงานเจ้าหน้าที่อนุญาตให้กระทำเฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวที่เป็นประโยชน์และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออุทยานแห่งชาติ ซึ่งต้องสอดคล้องตามแผนการจัดการจัดการพื้นที่อุทยานแห่งชาติ และเขตการจัดการอุทยานแห่งชาติ แต่ละแห่ง โดยมีหลักเกณฑ์ในการอนุญาตจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ซึ่งรูปแบบของการอนุญาตของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จะเป็นการพิจารณาตามระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ว่าด้วยการอนุญาตให้กระทำการในอุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ ตามมาตรา 22 วรรคสอง มาตรา 27 วรรคสาม และมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2564 จึงจะดำเนินการออกใบอนุญาตให้ดำเนินกิจการเพื่อการท่องเที่ยวที่เป็นประโยชน์ ประเภทที่สาม การบริการนำเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวโดยอากาศยาน และมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตตามกฎหมายกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตดำเนินการในอุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนพฤกษศาสตร์และสวนรุกขชาติ พ.ศ. 2565

- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 กำหนดให้สนามบินน้ำและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนพื้นน้ำทุกขนาด ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ดังนั้นรูปแบบของการอนุญาตให้ดำเนินการที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ จะอยู่ในรูปแบบหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.)

ส่วนที่ 2. การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับการบริการในพื้นที่ที่ต้องการขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับการบริการอากาศยานทางทะเล มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับผู้โดยสารและสัมภาระ ซึ่งมีลักษณะเป็นโป๊ะเทียบเรือแบบลอยน้ำ (Floating Platform) โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พิจารณารูปแบบและมาตรฐานการติดตั้งมาจากสำนักงานการบินพลเรือนสาธารณรัฐมัลดีฟส์ ซึ่งการออกแบบและการก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือแบบลอยน้ำ ต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนสาธารณรัฐมัลดีฟส์ โดยผลของการหารือ มีดังต่อไปนี้

- กรมเจ้าท่า เห็นว่ามาตรฐานโป๊ะเทียบเรือแบบลอยน้ำ (Floating Platform) ของสำนักงานการบินพลเรือนสาธารณรัฐมัลดีฟส์ เข้าลักษณะรูปแบบของการวางทุ่นผูกจอดเรือ เนื่องจากอุปกรณ์ที่ใช้ยึดกับโป๊ะ ไม่ได้มีการปลูกสร้างหรือติดตั้งอันจะถือว่าเป็นสิ่งล่อล่อล่าล่าล่า หากแต่มีลักษณะเพียงการวางไว้กับพื้นท้องน้ำเพื่อไม่ให้เกิดการเคลื่อนที่ ซึ่งการอนุญาตจะเป็นไปตามระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการขออนุญาตให้มีหรือวางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือในน่านน้ำ แม่น้ำ หรือท่าเลทอดสมจอดเรือใด ๆ พ.ศ. 2562

แต่ในส่วนของการปลูกสร้างโป๊ะเทียบเรือหรือท่าเทียบเรือ ถือเป็นการปลูกสร้างสิ่งล่อล่อล่าล่าล่า ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งมีกระบวนการพิจารณาอนุญาตจากคณะกรรมการจังหวัดก่อนการพิจารณาให้ก่อสร้าง

ส่วนที่ 3. มาตรฐานความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานรัฐอื่น ๆ

3.1 เครื่องบินทะเล

- กรมเจ้าท่า เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ที่กำหนดบทนิยามของเครื่องบินทะเลไว้ จึงเห็นว่าควรจดทะเบียนเครื่องบินทะเลให้เป็นเรือ ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งต้องมีการจดทะเบียนเรือและมีใบอนุญาตให้ใช้เรือ ใบสำคัญการตรวจเรือด้วย และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะพิจารณาเรื่องของความสมควรเดินอากาศของเครื่องบินทะเล

3.2 นักบิน

- กรมเจ้าท่า นำเสนอว่าในอดีตจนถึงปัจจุบัน ยังไม่มีการขออนุญาตใบอนุญาตพนักงานวิหุประจำเรือสำหรับนักบิน รวมถึงความรู้ความสามารถในการเดินเรือ จึงควรกำหนดหลักสูตรการฝึกอบรมที่ส่งผลให้นักบินสามารถมีความรู้เกี่ยวกับกฎความปลอดภัยทางน้ำ และความสามารถในการควบคุมการปฏิบัติการบนน้ำได้อย่างปลอดภัย

3.3 วิธีการปฏิบัติการบินบนน้ำ

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยผู้แทนฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ นำเสนอว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้นำภาคผนวก 2 (Annex 2) กฎจราจรทางอากาศ (Rule of the Air) ซึ่งเป็นมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มากำหนดเป็นข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นกฎหมายของประเทศไทย โดยมีหัวข้อ การปฏิบัติการบนพื้นน้ำ (Water Operations) ที่กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติการของอากาศยานบนพื้นน้ำที่มีความสอดคล้องกับ International Regulations for Preventing Collision at Sea (London, 1972) และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 จึงมีความสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยทางน้ำ

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยผู้แทนฝ่ายมาตรฐานการปฏิบัติการบิน นำเสนอว่า แนวทางการให้บริการอากาศยานบนพื้นน้ำว่ามีลักษณะการดำเนินงานและการปฏิบัติการที่เหมือนกับการให้บริการอากาศยานภาคพื้น เช่น การเติมน้ำมัน การบริการอากาศยาน (Aircraft Servicing) รวมถึงการจัดให้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิต (Survival Kits) ที่มีความสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยทางน้ำ อีกทั้งการปฏิบัติการบินขึ้น-ลงบนพื้นน้ำ จะมีวิธีปฏิบัติและสมรรถนะที่แตกต่างกัน

3.4 วิธีปฏิบัติการและการจัดการห้วงอากาศ

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยผู้แทนฝ่ายมาตรฐานสนามบิน นำเสนอว่า แนวทางการพิจารณาออกใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ ผู้ยื่นขออนุญาตต้องดำเนินการจัดทำแผนผังห้วงอากาศ (Airspace Drawing) เพื่อยื่นเสนอต่อหน่วยงานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่ที่ขออนุญาตพิจารณาประเมินความเสี่ยงและกำหนดวิธีปฏิบัติร่วมกัน และฝ่ายมาตรฐานสนามบินจะนำผลการประเมินความเสี่ยงและวิธีปฏิบัติ นำส่งให้ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศพิจารณาผลกระทบที่เกี่ยวข้องต่อไป

2. หน่วยงานภาครัฐที่มีความเกี่ยวข้องด้านความมั่นคง ด้านการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติการอากาศยานทะเล ได้แก่ กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ ทหารเรือภาคที่ 3 ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

- กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ นำเสนอว่า กรมอุทกศาสตร์มีบทบาทหน้าที่เป็นหน่วยงานในการให้บริการข้อมูลข่าวสารการเดินเรือ ซึ่งมีรูปแบบของข้อมูลข่าวสาร เช่น

1) แผนที่เดินเรือและบรรณสารการเดินเรือ

- 2) เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ
- 3) การออกประกาศชาวเรือ และ
- 4) ระดับน้ำทำนายน (สูงสุด – ต่ำสุด)

ซึ่งข้อมูลข่าวสารของกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือถือเป็นข้อมูลที่มีความถูกต้องแม่นยำ และเป็นข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการเดินเรือและการปฏิบัติการอากาศยานทะเล รวมถึงการรับแจ้งข้อมูลจากเจ้าของข้อมูลต้นทางและจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อระบุสถานที่ตั้งของที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ

- ตำรวจน้ำ นำเสนอว่าหน้าที่ของตำรวจน้ำ จะเป็นผู้ดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดต่อกฎหมาย ซึ่งเมื่อเวลาเกิดเหตุที่พบว่ามีกระทำความผิดในน่านน้ำ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการตรวจสอบเอกสาร การอนุญาตต่าง ๆ เช่น ใบอนุญาตการจดทะเบียนเรือ และใบอนุญาตอื่น ๆ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์กับอากาศยานบนพื้นน้ำ จะอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยาน นอกจากนี้ ตำรวจน้ำมีภารกิจในการช่วยเหลือประชาชน รวมถึงผู้ประสบภัยทางน้ำ ให้ได้รับความปลอดภัย

- ทพเรือภาคที่ 3 นำเสนอว่าพร้อมให้การช่วยเหลืออากาศยานหรือเรือที่ประสบภัย ทั้งทางน้ำ และทางอากาศ ผ่านกระบวนการประสานงานจากหน่วยงานที่ร้องขอ อีกทั้งปัจจุบันทพเรือภาคที่ 3 ยังสนับสนุนเครื่องมือให้ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลใช้ในการดำเนินการช่วยเหลืออีกด้วย

- สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย นำเสนอว่าปัจจุบันทำหน้าที่เป็นเลขา กษย. และเป็นศูนย์ประสานงานในกรณีที่อากาศยานหรือเรือที่ประสบภัย ดังนั้น ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ขึ้น สามารถกำหนดวิธีปฏิบัติได้ 2 วิธี ได้แก่

1) เกิดในพื้นที่เขตที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ (ภายในรัศมี 8 กิโลเมตร) ให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ได้รับอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ ทำหน้าที่ช่วยเหลือและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกำหนดไว้ในแผนฉุกเฉินของที่ขึ้นลงชั่วคราว และ

2) เกิดนอกพื้นที่เขตที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ (ภายนอกรัศมี 8 กิโลเมตร) ให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในการช่วยเหลือหรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- บริษัท วิหุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด นำเสนอว่าสิ่งที่บริษัท วิหุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องดำเนินการในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศ

1) วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง และจัดทำวิธีปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบ ด้านการใช้งานพื้นที่ ห้วงอากาศ และจัดทำแนวปฏิบัติการให้บริการจราจรทางอากาศ

2) การออกแบบและการกำหนดวิธีปฏิบัติการบิน เส้นทางบิน และกำหนด Pattern ในการขึ้น-ลงของอากาศยานทางทะเล

3) การสำรวจ Coverage และการติดตั้งของระบบเครื่องอำนวยความสะดวกการเดินอากาศ (CNS) เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการฯ อากาศยานทางทะเล

4) การให้บริการข่าวสารการบิน (Flight Information Service) และการช่วยเหลือและระวังภัย (Alerting Service)

3. ความเป็นไปได้ของแนวทาง รูปแบบ และกระบวนการพิจารณาอนุญาตแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service)

เนื่องด้วยการประชุมเชิงปฏิบัติการที่จัดขึ้นมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาตของหน่วยงาน ทำให้หน่วยงานภาครัฐหน่วยอื่น ๆ ยังไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ครบถ้วน จึงส่งผลให้ไม่สามารถพิจารณาหาหรือความเป็นไปได้ของแนวทาง รูปแบบ และกระบวนการพิจารณาอนุญาตแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ ดังนั้น เพื่อให้ความเป็นไปได้ของแนวทางดังกล่าวเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินการติดต่อประสานหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชุมหาหรือแนวทาง รูปแบบ และกระบวนการพิจารณาอนุญาตแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ต่อไป

สิ่งที่ต้องดำเนินการ

เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมหลังการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ และสามารถปฏิบัติการบินอากาศยานทางทะเล (Seaplane Operations) ในประเทศไทยภายในปี 2567 บนพื้นที่เป้าหมายบริเวณท่าเรืออ่าวปอ ท่าเรือรัชภา และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะพีพี หรือพื้นที่อื่น ๆ โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย และทำให้การปฏิบัติการฯ เป็นไปด้วยความปลอดภัย

1. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการการทำงานด้านการจัดทำกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวกับด้านความปลอดภัย
2. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการการทำงานด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และความมั่นคงทางทะเล
3. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะดำเนินการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน เพื่อให้สนับสนุนให้เกิดกระบวนการยื่นขอใบอนุญาตต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงเพื่อให้เป็นการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาคเอกชน ที่มีต่อกฎหมาย กฎ ระเบียบที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการขออนุญาต

ข้อเสนอแนะของการสัมมนา

1. เนื่องจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ มีการนำเสนอข้อมูลการปฏิบัติการของอากาศยานทะเลในรูปแบบของการฉายภาพนิ่ง (Presentation) และภาพเคลื่อนไหว (Video) ทำให้มีข้อจำกัดในการรับรู้ข้อจำกัดในความเข้าใจ และสถานะแวดล้อมที่แท้จริงของการปฏิบัติการอากาศยานทะเล จึงอาจเป็นอุปสรรคให้หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาตอย่างครบถ้วนและเป็นไปด้วยความปลอดภัย ทั้งนี้ หากเป็นไปได้เห็นควรให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพิจารณาเพื่อเสนอโครงการศึกษาฐานการปฏิบัติการของอากาศยานทะเล ณ ประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) เพื่อนำความรู้และประสบการณ์มาใช้ในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

2. ตามแนวคิดเกี่ยวกับแนวทาง รูปแบบ และกระบวนการพิจารณาอนุญาตแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ประสงค์

ขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนพื้นน้ำ โดยจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ พบว่ามีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาอนุมัติ อนุญาต และสนับสนุนช่วยเหลือ เป็นจำนวนมาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนการจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อใช้เป็นศูนย์กลางในการดำเนินการพิจารณาอนุมัติ อนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนพื้นน้ำแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service)