

จีส์อบนักบินนกแอร์

มีมาตรฐาน อพยพผู้คน ใน 90 วินาที

เรียกนักบินสอบ
ปีเจาะปม ชังผู้โดยสาร-ไม่เร่งอพยพ 90
วินาที ตามมาตรฐาน
โลก “กพท.” ชี้กฎการ
บินมี ♦ อ่านต่อหน้า 7

นกแอร์

□ ต่อจากหน้า 1

ข้อผ่อนผัน เกิดเหตุฉุกเฉิน อนุโลมคนเดินบนรันเวย์ไม่ผิด ขณะที่ “นกแอร์” เกลี้ยบรรมาเข้า ย้ายคดีความปลอดภัยสูงสุดเป็นหลัก แจกชัดหัวอันตราย-เปี้ยกฝน-สิ้นน้ำแข็ง ส่วนผู้โดยสารหลายสายแอร์ไลน์แห่เช็กอินเปลี่ยนสนามบินวัน ด้านนายกฯกำชับ “คมนาคม” ถอดบทเรียน หาทางป้องกัน

จากเหตุระทึกเครื่องบินแบบโบอิง 737-800 ของสายการบินนกแอร์ เที่ยวบินที่ DD 108 เส้นทางดอนเมือง-เชียงใหม่ ไกลออกนอกรันเวย์ ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ทำให้ผู้โดยสาร 164 คน และลูกเรือ 6 คน ต่างขวัญผวา โดยเฉพาะหลังเกิดเหตุบรรดาผู้โดยสารต่างออกมาตำหนิถึงระบบการจัดการของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่ยอมให้ลงจากเครื่องบินนานกว่าชั่วโมง จนกลายเป็นครมว่ ขณะที่ทางนายกฯ ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคมสั่งให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทอท. และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กพท. เร่งตรวจสอบหาข้อเท็จจริงภายใน 3 วัน เพราะถือเป็นอุบัติการณ์รุนแรง เหตุเกิดเมื่อช่วงค่ำ

วันที่ 30 ก.ค. ตามที่เสนอข่าวไปแล้วนั้น ความคืบหน้าเมื่อวันที่ 1 ส.ค. นายธนกร วังบุญคงชนะ โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวว่า พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและ รมว.กลาโหม กำชับให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สกอ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งสอบสวนหาสาเหตุ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำอีก ตลอดจนกำชับให้มีมาตรการดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและทันทั่วทั้ง

ด้านนายสุทธิพงษ์ คงพล ผอ.กพท. กล่าวว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างเชิญนักบินลำเกิดเหตุมาสอบสวน เกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกลุ่มปฏิบัติงานเมื่ออากาศยานเกิดอุบัติการณ์หรือไม่อย่างไร ซึ่งตามข้อกำหนดในกลุ่มปฏิบัติงานตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) และ กพท. นั้น ระบุไว้ว่าเมื่อเกิดอุบัติการณ์ หรือเหตุฉุกเฉินจะต้องดำเนินการอพยพผู้โดยสารภายใน 90 วินาที หรือน้อยกว่า แต่ไม่ได้หมายความว่าเมื่อเกิดอุบัติการณ์ หรือเหตุฉุกเฉินแล้วต้องอพยพในทันที ซึ่งเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน

นายสุทธิพงษ์ กล่าวต่อว่า โดยการอพยพผู้โดยสารภายใน 90 วินาทีนั้นจุดเริ่มต้นจะมาจากการพิจารณาสภาพแวดล้อมต่าง ๆ และการตัดสินใจของนักบิน โดยจะประเมินสถานการณ์ภายนอกว่าขณะนั้นสมควรสั่งอพยพผู้โดยสารหรือไม่ ซึ่งเมื่อสั่งแล้วจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 90 วินาที ซึ่งเป็นมาตรฐานการปฏิบัติที่นักบินและลูกเรือของทุกสายการบิน ต้องมีการฝึกอบรม และทบทวนทุก ๆ 12 เดือนอยู่แล้ว สำหรับเหตุการณ์ครั้งนี้ทราบว่านักบินให้ผู้โดยสารอยู่บนเครื่องโดยไม่สั่งอพยพใน

ทันทีนั้น ทาง กพท. คงจะยังคงไม่ตัดสินในเวลานี้ว่าเป็นการกระทำที่เหมาะสมหรือไม่อย่างไร จึงต้องขอสอบสวนนักบินก่อนว่าสาเหตุ และวิธีที่นำมาใช้ประกอบการตัดสินใจมีเงื่อนไขอย่างไร

นายสุทธิพงษ์ กล่าวอีกว่า สิ่งที่พบเห็นเบื้องต้นคาดว่าอาจมีการนำสภาพแวดล้อมมาเป็นปัจจัยในการประกอบการพิจารณาของนักบินที่ไม่ได้สั่งให้อพยพผู้โดยสารภายใน 90 วินาที ได้แก่ 1.ระดับเพลิงของทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มาถึงที่เกิดเหตุในระยะเวลา 1 นาที ซึ่งถือว่าทำได้ดีมาก เพราะมาตรฐานกำหนดไว้ต้องมาถึงไม่เกิน 2 นาที อีกทั้งนักบินประเมินแล้วว่าไม่น่าจะเกิดเหตุเพลิงไหม้ หรือมีควันในอากาศยาน ที่สำคัญมีระดับเพลิงมาจอดรออยู่แล้ว จึงเป็นประเด็นหนึ่งที่เป็นปัจจัยประกอบการตัดสินใจไม่ได้ อพยพผู้โดยสาร

นายสุทธิพงษ์ กล่าวด้วยว่า และ 2.ที่ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ปกติใช้สะพานเทียบเครื่องบิน ไม่ได้มีลักษณะของการลงจากเครื่องและใช้รถบันรับเหมือนบางสนามบิน ดังนั้นความพร้อมในเรื่องของรถบันจึงไม่มี แต่จะใช้รถตู้ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ครั้งละประมาณ 10 คนเท่านั้น ประกอบกับสภาพแวดล้อมในขณะนั้นมีฝนตกด้วย จึงอาจเป็นหนึ่งในเงื่อนไขของการตัดสินใจที่ให้ผู้โดยสารอยู่บนเครื่องก่อน อย่างไรก็ตามปัจจัยต่าง ๆ ที่นำมาประกอบการตัดสินใจของนักบินนั้น คงต้องรอฟังคำชี้แจงจากนักบินอีกครั้ง ถ้าจะให้ตัดสินไปก่อนว่านักบินทำถูกต้องหรือไม่ถูกต้อง จะไม่เป็นธรรมกับนักบิน

นายสุทธิพงษ์ กล่าวต่ออีกว่า เหตุการณ์ลักษณะนี้ไม่ใช่เหตุการณ์ปกติ เป็นเหตุการณ์ที่ค่อนข้างรุนแรง และผู้โดยสารที่เดินทางได้รับผลกระทบทั้งด้านจิตใจ ความกังวล และไม่ได้ได้รับความไม่