



"การบิน" ยังปลอดภัยหรือไม่ ? ในยุคที่ท้องฟ้าแออัด

* การบินยังปลอดภัยหรือไม่ ? คำถามที่เกิดขึ้นหลังจากเกิดอุบัติเหตุทางการบินขึ้นถี่ๆ ในช่วง ๒-๓ เดือนที่ผ่านมา ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินชี้พฤติกรรม Near-miss "เกือบเกิดอุบัติเหตุ" แต่ถ้าเกิดซ้ำๆ ก็เกิดอุบัติเหตุจริง ย้ำรัฐเพิ่มงบ FAA และฝึกอบรม จนท. การบิน

เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ชนกลางอากาศเหนือแม่น้ำโปโตแมคใกล้เมืองวอชิงตัน ดี.ซี. เมื่อช่วง ๒๑.๐๐ น. ของวันที่ ๒๘ ม.ค.๒๕๖๘ ตามเวลาท้องถิ่นสหรัฐฯ ซึ่งมีการยืนยันแล้วว่ามีผู้เสียชีวิตทั้งหมด ๖๗ คน เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นตามหลังอุบัติเหตุร้ายแรงของ Jeju Air และ Azerbaijan Airlines ในเดือน ธ.ค.๒๕๖๗ และก่อนหน้านี้ ๑ ปี เกิดเหตุการณ์เครื่องบินโบอิงของ JAL ชนกับเครื่องบินยามชายฝั่ง บนรันเวย์ในประเทศญี่ปุ่น

เหตุการณ์ร้ายแรงเหล่านี้ ไม่เพียงแต่สร้างความสะเทือนใจผู้โดยสารเครื่องบิน และ คนทั่วไปทั่วประเทศ แต่ยังเป็นสัญญาณเตือนให้กักวงการการบินในยุคที่ระบบจราจรทางอากาศมีความซับซ้อนและอัดแน่นมากขึ้นและยังเพิ่มความตระหนกมากขึ้นกับข่าวอุบัติเหตุของเครื่องบิน Medevac ที่มีผู้โดยสาร ๖ คนบนเครื่องบินในเมืองฟิลาเดลเฟีย

Near-miss พฤติกรรมการ "เกือบ" จะเกิดอุบัติเหตุ

แอนโทนี บริกเฮาส์ ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการบินจากสหรัฐอเมริกา กล่าวว่าเขาไม่คิดว่าผู้โดยสารควรวิตกกังวลเกินไป แต่ต้องมีการเรียกร้องและผลักดันให้รัฐบาลรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำทุกวิถีทางเพื่อยกระดับความปลอดภัยในระบบการบินให้มากขึ้น บริกเฮาส์ เน้นย้ำว่าถึงแม้อุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นเพียงไม่กี่ครั้ง แต่ถ้าพฤติกรรม "Near-miss" (เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ) เกิดซ้ำๆ กัน ระบบความปลอดภัยอาจเกิดความล้มเหลวในที่สุด แต่เขายังกล่าวว่าในเชิงสถิติว่า

“ถ้าเทียบทางสถิติแล้ว การเดินทางทางอากาศยังคงเป็นวิธีการขนส่งที่ปลอดภัยที่สุด”



ในช่วงปี ๒๕๖๖ มีเหตุการณ์เครื่องบินเกือบชนกันในสหรัฐฯ จนเป็นแรงกดดันให้กับองค์การการบินพลเรือนสหรัฐ (FAA) ก่อตั้งทีมตรวจสอบความปลอดภัย รายงานฉบับสุดท้ายของทีมในเดือน พ.ย. ๒๕๖๘ ระบุว่า ปัญหาต่างๆ ทำให้ระดับความปลอดภัยในปัจจุบันไม่ยั่งยืน ได้แก่ การจัดสรรงบประมาณที่ไม่สม่ำเสมอ, เทคโนโลยีที่ล้าสมัย, การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ และข้อกำหนดการฝึกอบรมที่หนักหน่วง

แต่กรณีเหตุชนกันกลางอากาศที่สนามบิน **Ronald Reagan Washington National** เมื่อปลายเดือน ม.ค. ที่ผ่านมา จากการสอบสวนก็พบว่า มีเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศเพียงคนเดียว ที่ต้องทำงานใน ๒ ตำแหน่ง ในหอควบคุมการบิน โดยต้องดูแลทั้งการจราจรของเครื่องบินในพื้นที่ และการจราจรของเฮลิคอปเตอร์

แหล่งข่าวจากการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ให้ข้อมูลกับ **CNN** ได้อธิบายว่าการจัดวางตารางงานแบบนี้ ไม่ใช่เรื่องแปลกใหม่ อย่างไรก็ตาม **The New York Times** รายงานว่าจากรายงานเบื้องต้นภายในของ FAA พบว่าการจัดสรรเจ้าหน้าที่ในช่วงเวลานั้น ไม่เป็นปกติสำหรับช่วงเวลานั้นที่มีปริมาณการจราจรแออัดขณะนั้น

Near-miss คือเหตุการณ์ที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง แต่สุดท้ายก็รอดพ้นไปได้ เช่น เครื่องบินเกือบชนกัน หรือรถไฟเกือบชนกัน ถึงแม้จะยังไม่มีใครได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายแต่เหตุการณ์เหล่านี้เป็นสัญญาณเตือนว่าระบบมีความบกพร่อง และหากปล่อยปะละเลย อาจนำไปสู่เหตุการณ์ร้ายแรงได้ในอนาคต ในอีกมุมหนึ่ง ภาย แกรตตัน อาจารย์และนักบินพาณิชย์จาก **Cranfield University** ได้แสดงความคิดเห็นว่าในระบบความปลอดภัยของการบิน เราอาศัยหลักการเรียนรู้จากความผิดพลาด หลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่เกือบเกิดทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เราจะได้ข้อแนะนำและแนวทางปรับปรุง ซึ่งจะถูกนำไปใช้ทั่วโลกอย่างรวดเร็ว **Gratton** ย้ำว่าแม้เหตุการณ์ล่าสุดที่วอชิงตัน ดี.ซี. จะเป็น "ความผิดพลาดที่ไม่ควรผิดพลาด" แต่กระบวนการตรวจสอบและปรับปรุงอย่างเป็นระบบที่มีมาตรฐานระดับโลกเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้การบินยังคงเป็นวิธีการขนส่งที่ปลอดภัย เหตุการณ์ผิดปกติที่เกิดขึ้น อาจดูใหญ่โต แต่ในวงการการบินมีประวัติ เรื่องความสามารถในการรับมือและปรับปรุงอย่างรวดเร็วทั่วโลก ซึ่งเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้ การบินยังคงเป็นวิธีการขนส่งที่ปลอดภัย



ทางด้าน จีโอฟรี โทมัส บรรณาธิการเว็บไซต์ ๔๒,๐๐๐ Feet และผู้ก่อตั้งเว็บไซต์ AirlineRatings ซึ่งมีชื่อเสียงด้านการจัดอันดับความปลอดภัยของสายการบิน กล่าวว่า ถึงแม้ว่าในปีที่ผ่านมา อุบัติเหตุร้ายแรงจะเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก แต่ปัญหาที่แท้จริงคือ การบริหารจัดการและการให้ทุนกับ FAA ที่ไม่เพียงพอ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการปรับปรุงเทคโนโลยีและการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ โทมัสเน้นว่าการเมืองและการแย่งชิงงบประมาณเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาระบบความปลอดภัยที่ดีที่สุดในโลก

เพื่อรักษามาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด จำเป็นต้องมีการลงทุนที่เพียงพอจากภาครัฐและการกำกับดูแลที่เข้มงวดในระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ



IATA ชี้ต้องเดินทาง ๑ แสนปีถึงเกิดอุบัติเหตุ

ข้อมูลจากรายงานล่าสุดของ IATA (สมาคมการบินพาณิชย์) ให้รายละเอียดดังนี้

ปี ๒๕๖๖ มีอุบัติเหตุในภาคการบินพาณิชย์เพียง ๓๐ ครั้ง ในกลุ่มเครื่องบินขับเจ็ท ไม่มีอุบัติเหตุที่ทำให้สูญเสียชีวิตหรือเกิดการเสียชีวิต ซึ่งคำนวณให้มีความเสี่ยงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่ที่ ๐.๐๓ ต่อ ๑,๐๐๐,๐๐๐ เที่ยวบิน ในรายงานระบุอีกว่า โดยเฉลี่ยแล้ว คน ๆ หนึ่งจะต้องเดินทางโดยเครื่องบินทุกวันเป็นเวลา ๑๐๓,๒๓๙ ปี จึงจะมีโอกาสเผชิญกับอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความน่าทึ่งของสถิติความปลอดภัย นอกจากนี้ ผลการศึกษาของ อาร์โนลด์ บาร์เน็ตต์ ศาสตราจารย์สถิติจาก MIT แสดงให้เห็นว่า ระหว่างปี ๒๕๖๐-๒๕๖๕ ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการบินอยู่ที่ประมาณ ๑ ใน ๑๓.๗ ล้านเที่ยวบิน เปรียบเทียบกับช่วง ๒๕๕๑-๒๕๖๐ ความเสี่ยงอยู่ที่ ๑ ใน ๗.๙ ล้านเที่ยวบินย้อนกลับไปในช่วง ๒๕๑๑-๒๕๒๐ ความเสี่ยงอยู่ที่ ๑ ใน ๓๕๐,๐๐๐ ครั้ง ที่มีผู้โดยสารขึ้นเครื่อง

“ตัวเลขเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าที่สำคัญในด้านความปลอดภัยทางการบินในช่วงครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา”



แม้เหตุการณ์ชนกลางอากาศเหนือแม่น้ำโปโตแมคและอุบัติเหตุของเครื่องบิน Medevac ในฟิลิปปินส์จะเป็นสัญญาณเตือนใจที่ชัดเจนในยุคที่ระบบการบินเผชิญกับความท้าทาย แต่สถิติและหลักฐานจากผู้เชี่ยวชาญยังคงยืนยันได้ว่า การบินยังคงเป็นวิธีการขนส่งที่ปลอดภัยที่สุดในโลก แต่ในขณะเดียวกัน การปรับปรุงระบบควบคุมจราจรทางอากาศ การเพิ่มงบประมาณและการลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ ๆ รวมถึงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่อย่างเข้มข้น ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะช่วยให้การบินยังคงรักษามาตรฐานความปลอดภัยระดับโลกไว้ได้

