



แนวนโยบายการส่งเสริมการใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกเพื่อยกระดับความปลอดภัย  
และคุณภาพการบริการบนเที่ยวบินพาณิชย์ในประเทศไทย

Policy Guidelines for Promoting the Use of Approved Car Seats for Infants to  
Enhance Safety and Service Quality on Commercial Flights in Thailand

นิตา นุ่มวงษ์<sup>1\*</sup>, วินิตา หงส์วรพิพัฒน์<sup>2</sup>, ศรัญญู เลิศนุวัตวิงษ์<sup>3</sup>

Nisa Numwong<sup>1\*</sup>, Winita Hongworapipat<sup>2</sup>, Saranyu Lertnuwatwong<sup>3</sup>

<sup>1\*</sup>โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

<sup>3</sup>วิทยาลัยการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยศรีปทุมขอนแก่น

<sup>1\*2</sup>School of Tourism and Hospitality Management Suan Dusit University

<sup>3</sup>College of Tourism and Hospitality Sri Prathum University Khon Kaen

\*Corresponding author; E-mail: nisanumwong@gmail.com

Received 24 April 2025 Revised 5 June 2025

Accepted 24 June 2025 Available online 26 June 2025

#### บทคัดย่อ

การใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตถือเป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารทารก ซึ่งนิยามตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization, 2015) ว่าหมายถึงผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 2 ปี โดยทั่วไปสายการบินอนุญาตให้ทารกนั่งตักผู้ปกครองตลอดการเดินทาง แม้ว่าเด็กในช่วงวัยตั้งแต่ 7-9 เดือนขึ้นไปจะสามารถนั่งเองได้แล้วตามพัฒนาการ (โรงพยาบาลศิริราช ปิยมหาราชการุณย์, 2566) แต่การนั่งโดยใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งมากับที่นั่งผู้โดยสารทั่วไปอาจยังไม่เหมาะสมกับขนาดลำตัวของทารก ดังนั้นการขาดอุปกรณ์นิรภัยที่เหมาะสมก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ และยังลดความสะดวกสบายของผู้ปกครองจากการโอ버ด์ทาร์กไว้ตลอดเวลาระหว่างการเดินทาง โดยเฉพาะในเที่ยวบินระยะไกล บทความนี้เป็น การศึกษาเชิงเอกสาร โดยทบทวนวรรณกรรม กฎระเบียบของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน และแนวปฏิบัติของสาย การบินพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวนโยบายส่งเสริมการใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก ในการเดินทางโดยเครื่องบิน ผลจากการศึกษาชี้ให้เห็นว่า สามารถลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของทารก และช่วย ยกระดับความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบิน บทความนี้เสนอแนะให้หน่วยงานด้านการบินและสาย การบินตระหนักถึงความสำคัญของอุปกรณ์นิรภัยดังกล่าว และพิจารณาเพิ่มบริการนี้เป็นบริการมาตรฐานสำหรับ ผู้โดยสารทารกในทุกเที่ยวบิน

**คำสำคัญ:** ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก, ความปลอดภัยบนเที่ยวบินพาณิชย์, คุณภาพการบริการบน เที่ยวบินพาณิชย์



## ABSTRACT

The use of an approved car seat is a key approach to enhancing safety for infant passengers, defined by the International Civil Aviation Organization (International Civil Aviation Organization, 2015) as those under two years of age. Generally, airlines allow infants to be seated on their parents' laps throughout the journey. Although children aged 7–9 months and older can usually sit independently according to developmental milestones (Siriraj Piyamaharajkarun Hospital, 2023), using standard seat belts installed in regular passenger seats may not be suitable for the size of an infant's body. The absence of appropriate safety equipment poses a significant risk of injury to infants. In addition, it reduces parental comfort, as they are required to hold the infant throughout the entire flight, particularly on long-haul journeys. This article is a documentary research study that reviews literature, aviation regulatory guidelines, and commercial airline practices. Its objective is to propose policy directions for promoting the use of approved car seats for infants traveling by air. The findings indicate that using such seats can reduce the risk of injury and increase passenger confidence in airline safety standards. The article recommends that aviation authorities and airlines recognize the importance of this safety equipment and consider offering it as a standard service for infant passengers on all flights.

**Keywords:** Approved Car Seats For Infants, In-flight Safety, In-flight Service Quality

## บทนำ

### บริบทของปัญหา

รัฐสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจำนวน 193 ประเทศ มีเป้าหมายร่วมกันในการลดอุบัติเหตุจากการเดินทางทางอากาศ โดยระบุให้ปราศจากผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการบินภายในปี พ.ศ. 2573 ผ่านการกำหนดนโยบาย และการวางแผนเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยยึดหลักปฏิบัติตามระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) เพื่อระบุ และบริหารความเสี่ยง โดยนิยาม “ความปลอดภัย” ทางการบินไว้ว่า ความเสี่ยงต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินทั้งทางตรง และทางอ้อม ต้องบริหารให้ความเสี่ยงนั้นลดระดับลง และสามารถควบคุมให้อยู่ในระดับที่รับได้ (International Civil Aviation Organization, n.d.) อย่างไรก็ตาม แม้จะมีแนวทางด้านความปลอดภัยระดับสากล แต่ในทางปฏิบัติ อุปกรณ์ที่แนะนำจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เช่น ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ยังไม่ได้รับความนิยมน้อย่างแพร่หลาย อีกทั้งบางสายการบินไม่อนุญาตให้นำมาใช้ในเที่ยวบิน ซึ่งอาจสะท้อนถึงช่องว่างขององค์ความรู้และการปฏิบัติที่ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยดังกล่าว



### ปัญหาที่พบในปัจจุบัน

ตัวอย่างของปัจจัยความเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางโดยเครื่องบิน คือสภาพอากาศที่แปรปรวน(เครื่องบินตกหลุมอากาศ) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่สามารถพบได้ทั่วไปในการเดินทางโดยเครื่องบิน ดังเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 เมื่อสายการบิน Singapore Airlines เที่ยวบินที่ SQ321 มีการเปลี่ยนเส้นทางลงจอดจากเดิมที่ ท่าอากาศยานนานาชาติซิงคโปร์ มาลงจอดฉุกเฉินที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเครื่องบินตกหลุมอากาศในระดับรุนแรง ทำให้มีผู้โดยสาร และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้รับบาดเจ็บ และมีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าว (วิโรจน์ เลิศจิตต์ธรรม, 2567) เพื่อป้องกันอันตรายจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ผู้โดยสารทุกคนควรรัดเข็มขัดนิรภัยขณะนั่งอยู่กับที่ แม้ว่าสัญญาณแจ้งรัดเข็มขัดนิรภัยจะไม่แสดงขึ้น (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562) สำหรับทารกที่เดินทางแบบนั่งตัก แม้ผู้ปกครองโอปอร์ตทารกอย่างเหมาะสมไว้ตลอดเวลา หากเครื่องบินผ่านบริเวณที่มีสภาพอากาศแปรปรวนแบบกะทันหัน หรืออยู่ในระดับรุนแรง ก็อาจเกิดการกระแทกหรือพลัดตก ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ปัญหานี้สะท้อนถึงความจำเป็นในการจัดหาอุปกรณ์นิรภัยที่เหมาะสมสำหรับทารก และการกำหนดแนวนโยบายที่ชัดเจนต่อการส่งเสริมการใช้งานบนเที่ยวบินพาณิชย์

### ความสำคัญของการศึกษา

แม้จะมีแนวทางด้านความปลอดภัยที่สนับสนุนให้มีการใช้อุปกรณ์นิรภัยสำหรับทารกดังกล่าว แต่ในทางปฏิบัติพบว่า เป็นเพียงในลักษณะภาคสมัครใจ ไม่ได้มีการส่งเสริมอย่างเป็นทางการ มีค่าใช้จ่าย และเพิ่มจำนวนสัมภาระให้ผู้โดยสาร ทำให้การใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกยังไม่ได้ได้รับความนิยมในระดับที่ควรจะเป็น

### จุดมุ่งหมายของบทความ

บทความนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อเสนอแนวนโยบายการส่งเสริมการใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก เพื่อยกระดับความปลอดภัย และคุณภาพการบริการบนเที่ยวบินพาณิชย์ในประเทศไทย

### วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อวิเคราะห์บทบาทของที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก ในการยกระดับความปลอดภัยของเที่ยวบินพาณิชย์ ตามแนวทางของหน่วยงานระดับสากล
2. เพื่อเสนอแนวนโยบายการส่งเสริมการใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก ในลักษณะที่สามารถยกระดับคุณภาพการบริการแก่กลุ่มผู้โดยสารครอบครัว

### กระบวนการเขียนบทความ

กระบวนการเขียนบทความในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงเอกสาร โดยอาศัยข้อมูลที่ได้มาจากการสืบค้นผ่านฐานข้อมูลออนไลน์ และการสอบถามเจ้าหน้าที่สายการบิน ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และคุณภาพการบริการบนเครื่องบินสำหรับผู้โดยสารทารก เช่น ข้อกำหนดจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านนิรภัยการบิน บทความ วิจัย และแนวทางปฏิบัติของสายการบิน แล้วนำมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อเสนอแนวนโยบายในการยกระดับความปลอดภัย และคุณภาพการบริการบนเครื่องบินสำหรับผู้โดยสารทารกและครอบครัว

### กรอบแนวคิดด้านความปลอดภัยในการบิน

การจัดการด้านความปลอดภัย Safety Management เป็นหัวใจสำคัญของอุตสาหกรรมการบิน องค์การการบินระหว่างประเทศ ได้จัดทำอนุสัญญาชิคาโก ภาคผนวกที่ 19 ว่าด้วยการจัดการด้านความปลอดภัย เพื่อรวบรวม



เรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยไว้ด้วยกัน โดยเน้นแนวทางการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยเชิงระบบจากภาครัฐสู่ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบิน โดยประกอบด้วย 2 ระดับ ได้แก่ State Safety Program เป็นแผนการจัดการความปลอดภัยระดับชาติที่ภาครัฐเป็นผู้ออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับเพื่อเป็นแนวนโยบายให้กับหน่วยงานด้านการบิน และ Safety Management System เป็นระบบในการบริหารจัดการความปลอดภัย เพื่อให้หน่วยงานระดับผู้ให้บริการปฏิบัติตามแนวทางในระดับองค์กร ครอบคลุม 4 องค์ประกอบได้แก่ 1) การกำหนดนโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย Safety policy and objectives 2) การบริหารจัดการความเสี่ยง Safety risk management 3) Safety assurance การติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลความปลอดภัย และ 4) การส่งเสริมความเข้าใจและวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยในองค์กร Safety promotion (International Civil Aviation Organization, 2013) ในบริบทการเดินทางโดยเครื่องบินของผู้โดยสารสามารถประยุกต์ใช้แนวคิด การจัดการด้านความปลอดภัย มาบริหารจัดการความเสี่ยงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น การเลือกใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก ถือเป็นการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ และสะท้อนถึงการนำหลักการของการจัดการด้านความปลอดภัยเชิงรุกมาใช้ในระดับปฏิบัติการของสายการบิน

จากการศึกษา ด้านเหตุการณ์ทางการแพทย์ที่เกิดขึ้นบนเที่ยวบินของ Friedman et al. (2022) พบว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารเด็ก 15.5% โดยเป็นกรณีของทารกที่เดินทางแบบนั่งตักถึง 14% และเป็นกลุ่มที่มีอัตราการนำส่งต่อโรงพยาบาลสูง ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการจัดอุปกรณ์นิรภัยที่เหมาะสม สอดคล้องกับรายงานผลงานวิจัยด้านความปลอดภัย ของคณะกรรมการความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (National Transportation Safety Board, 2021) พบว่าเด็กอายุต่ำกว่า 2 ปีที่เดินทางแบบนั่งตักมีความเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บจากสภาพอากาศแปรปรวน และแนะนำให้ใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาต ซึ่งสามารถลดแรงกระแทกได้อย่างมีนัยสำคัญ และยังมีระดับความมั่นใจของผู้ปกครอง สามารถดูแลทารกได้สะดวกขึ้นระหว่างการเดินทาง

#### กรอบแนวคิดด้านคุณภาพการบริการ (SERVQUAL)

ในอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ที่มีการแข่งขันสูง การบริการถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างความแตกต่างและรักษาความได้เปรียบในการแข่งขัน คุณภาพการบริการมีผลโดยตรงต่อความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อความภักดีของลูกค้า และผลประกอบการของสายการบิน การบริการที่ดีต้องตอบสนองความคาดหวังของลูกค้าได้อย่างเหมาะสม นำไปสู่ความพึงพอใจและประสบการณ์ที่ดีต่อผู้รับบริการ ในการประเมินคุณภาพการบริการของธุรกิจบริการ นิยมใช้ SERVQUAL โมเดล ซึ่งประกอบไปด้วยมิติสำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ 1) Tangible คุณภาพของสิ่งที่จับต้องได้ 2) Reliability ความน่าเชื่อถือ 3) Responsiveness การตอบสนองของพนักงาน 4) Empathy การเอาใจใส่ และ 5) Assurance ความไว้วางใจ (Parasuraman, Zeithaml and Berry, 1988) โดยโมเดลนี้ ช่วยให้สายการบินสามารถประเมินและปรับปรุงคุณภาพการบริการได้อย่างเป็นระบบ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินคุณภาพการบริการสายการบินด้วยโมเดล SERVQUAL ของ ชาง (Zhang, 2025) พบว่า มิติด้านคุณภาพของสิ่งที่จับต้องได้ ซึ่งรวมถึงความสะดวกสบายของที่นั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสร้างความประทับใจแรกเริ่ม และมิติด้านความปลอดภัย ซึ่งผู้วิจัยใช้แทน “Assurance” เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความไว้วางใจและความพึงพอใจโดยรวม สอดคล้องกับ งานวิจัยของสุภาพร อรรถพิณ (Akkapin, 2022) ที่ศึกษาความพึงพอใจของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยด้วยโมเดล SERVQUAL พบว่า มิติด้านคุณภาพของสิ่งที่จับต้องได้ ได้รับการประเมินในระดับสูง แต่ช่องว่างระหว่างความคาดหวังและการรับรู้ในระดับสูง ซึ่งชี้ให้เห็นว่าที่นั่งและอุปกรณ์ในท้องโดยสารมีอิทธิพลต่อประสบการณ์ของผู้โดยสาร



การจัดให้มีที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกจึงส่งผลเชิงบวกต่อทุกมิติของ SERVQUAL ช่วยให้สายการบินมีบทบาทสำคัญในการสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางกับทารก การเข้าใจองค์ประกอบของคุณภาพการบริการ และการยกระดับความปลอดภัยโดยการใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ทำให้สายการบินสามารถตอบสนองลูกค้าที่มาใช้บริการ และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ปกครองที่เดินทางกับทารก รวมถึงการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน ยกฐานะเป็นการบริการที่มีคุณภาพสูง ส่งผลต่อภาพลักษณ์ของแบรนด์ และนำไปสู่ความตั้งใจใช้บริการซ้ำของลูกค้า (Banjarnahor and Simarmata , 2025)

#### **การจัดการที่นั่งบนเครื่องบินสำหรับผู้โดยสารทารก**

ด้านความปลอดภัย สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association, 2019) ได้ออกข้อเสนอนี้สำหรับการเดินทางกับทารกไว้ว่า ทางสายการบินต้องมีนโยบายที่การกำหนดให้ ผู้โดยสาร 1 คนสามารถเดินทางร่วมกับทารกได้เพียง 1 คน โดยสามารถเดินทางโดยการนั่งตัก (lap-held infants) สายการบินควรกำหนดที่นั่งให้กับผู้โดยสารที่เดินทางพร้อมทารกแบบนั่งตัก เป็นแถวที่นั่งบริเวณที่มีการจัดเตรียมที่นั่งออกซิเจนมากกว่าจำนวนที่นั่ง เพื่อใช้ในกรณีที่ห้องโดยสารสูญเสียแรงดันอากาศ และจะต้องเป็นแถวที่นั่งที่ไม่ใช่ทางออกฉุกเฉิน นอกจากนี้ที่กล่าวมาข้างต้น บางสายการบิน หรือกฎการบินบางประเทศ กำหนดให้มีการบริการอุปกรณ์เสริม ที่เรียกว่า supplemental loop belt ซึ่งเป็นเข็มขัดนิรภัยประเภทหนึ่ง ใช้เพื่อต่อกับสายเข็มขัดนิรภัยจากที่นั่งผู้โดยสารปกติแล้วนำไปคาดรอบลำตัวผู้โดยสารทารก อย่างไรก็ตาม จากผลการศึกษา พบว่า ลักษณะทางกายภาพ และสมรรถนะของทารก ไม่เหมาะสมกับการใช้งานเข็มขัดนิรภัยประเภทนี้ โดยเฉพาะกรณีที่เครื่องบินต้องลงจอดฉุกเฉิน จะส่งผลให้ทารกได้รับอาการบาดเจ็บสาหัสบริเวณท้อง (Bil et al., 2015) เพื่อยกระดับความปลอดภัย สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ แนะนำให้ผู้โดยสารใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ซึ่งเป็นหนึ่งในอุปกรณ์ยึดรั้งตัวเด็ก (Child Restraint System: CRS) เพื่อความปลอดภัยขณะโดยสารในยานพาหนะ ป้องกันการบาดเจ็บกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือแรงกระแทก

ด้านคุณภาพการบริการ สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางพร้อมทารก สายการบินชั้นนำส่วนใหญ่จะมี เพลเด็กไว้บริการ ภายใต้ข้อกำหนดหลายประการ ได้แก่ 1) บริเวณที่สามารถติดตั้งเปลได้ต้องเป็นพื้นที่เฉพาะ 2) ข้อกำหนดด้านอายุ น้ำหนัก และส่วนสูงของผู้ใช้เปล ดังตัวอย่างข้อมูลจากสายการบินไทย ระบุว่า เพลเด็กที่ให้บริการบนเครื่องบินสามารถใช้กับทารกที่มีอายุไม่เกิน 6 เดือน น้ำหนักไม่เกิน 10 กิโลกรัม และส่วนสูงไม่เกิน 67 เซนติเมตร (Thai Airways, n.d.) 3) เพลเด็กไม่สามารถใช้ระหว่างเครื่องบินทำการขึ้น - ลง หรือขณะที่บินผ่านสภาพอากาศแปรปรวน ซึ่งแตกต่างจากการใช้ที่นั่งนิรภัย ที่ทารกสามารถใช้ได้ตลอดเวลา สามารถพักผ่อนได้เต็มที่ สอดคล้องกับรายงานของ Nixon, A. (2020) พบว่าแม้การใช้เปลเด็กจะอำนวยความสะดวกและความพึงพอใจ แต่ก็ยังมีข้อจำกัดที่ส่งผลต่อความปลอดภัย

#### **การใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกในการเดินทางโดยเครื่องบิน**

การนำที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกขึ้นใช้งานในห้องโดยสารเครื่องบินในปัจจุบันถือเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างผู้โดยสาร สายการบิน และภาครัฐ โดยผู้โดยสารเป็นผู้จัดเตรียมและนำขึ้นเครื่องบิน ส่วนหน่วยงานผู้มีอำนาจด้านการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ และสายการบิน มีหน้าที่ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการอนุญาต ขั้นตอน และการใช้งานให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังตัวอย่างภาพลักษณะของที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก ต่อไปนี้



ภาพที่ 1 ตัวอย่างที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ประเภท ติดตั้งโดยหันหน้าไปทางส่วนท้ายของเครื่องบิน  
( an aft-facing CRS)

ที่มา : IATA Cabin operations safety Best practices guide (5th edition), 2019



ภาพที่ 2 ตัวอย่างที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ประเภท ติดตั้งโดยหันหน้าไปทางส่วนหัวเครื่องบิน  
(a forward-facing CRS)

ที่มา : IATA Cabin operations safety Best practices guide (5th edition), 2019

ภาพที่ 1 แสดงตัวอย่างที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ที่ได้รับอนุญาตสำหรับการเดินทางโดยเครื่องบิน ประเภท ติดตั้งโดยหันหน้าไปทางส่วนท้ายของเครื่องบิน ( an aft-facing CRS) เหมาะสำหรับเด็กน้ำหนักไม่เกิน 10 กิโลกรัม อยู่ในช่วงวัยที่ยังเดินไม่ได้ และภาพที่ 2 ตัวอย่างที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ประเภท ติดตั้งโดยหันหน้าไปทางส่วนหัวเครื่องบิน (a forward-facing CRS) เหมาะสำหรับเด็กน้ำหนัก 10 ถึง 30 กิโลกรัม ซึ่งข้อจำกัดด้านน้ำหนักผู้ใช้ที่นั่งนิรภัยจะระบุอยู่ในคู่มือการใช้งานเสมอ

อย่างไรก็ตาม การเลือกนำที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ตามลักษณะที่กล่าวข้างต้น ยังไม่เพียงพอในการได้รับอนุญาตให้ขึ้นเครื่องบิน สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ การตรวจสอบว่า เป็นที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตหรือไม่ กล่าวคือ ได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย จากหน่วยงานที่กำกับ ดูแลด้านนิรภัยการบิน ของสายการบินที่จะใช้เดินทาง อาทิ 1) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป 2) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา 3) ข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยุโรปตามข้อบังคับ ECE 44 4) มาตรฐานความปลอดภัยสำหรับยานยนต์ของสหรัฐฯ 5) มาตรฐานของออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ (AS/NZS) 1754 หรือตามมาตรฐานที่สายการบินระบุ (Cathay Pacific, n.d.)



ภาพที่ 3 ตัวอย่างฉลาก (label) ที่ระบุว่าเป็นที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย  
ที่มา : Australia Government Civil Aviation Safety Authority. (2021)

ภาพที่ 3 แสดงตัวอย่างฉลาก (label) ที่ระบุว่าเป็นที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของประเทศออสเตรเลีย เช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ที่จะมีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย หรืออ้างอิงจากมาตรฐานความปลอดภัยของประเทศอื่น โดยแต่ละสายการบิน จะมีรายการ ฉลากการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย ที่สายการบินอนุญาตนำขึ้นเครื่องบินทั้งหมด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ใช้ตรวจสอบ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก และให้ผู้โดยสารมั่นใจว่า ที่นั่งนิรภัยที่นำไปนั้นจะไม่ถูกปฏิเสธ ทางสายการบินจึงกำหนดขั้นตอนในการนำที่นั่งนิรภัยขึ้นห้องโดยสาร และเผยแพร่ไว้ในเว็บไซต์ของสายการบิน ดังตัวอย่างสรุปข้อมูลจากสายการบิน คาเธ่ย์ แพซิฟิก ระบุว่า 1) ผู้โดยสารเด็กสามารถนำที่นั่งนิรภัยมาขึ้นเครื่องบินได้ โดยจำเป็นต้องซื้อตัวที่นั่งสำหรับไว้ติดตั้งที่นั่งนิรภัย 2) ควรเป็นที่นั่งประเภท ติดตั้งโดยหันหน้าไปทางส่วนหัวเครื่องบิน และติดตั้งตามคู่มือ 3) แนะนำให้ผู้โดยสารแจ้งล่วงหน้า เนื่องจาก เครื่องบินบางประเภท หรือห้องโดยสารบางชั้น ไม่สามารถติดตั้งที่นั่งดังกล่าวได้ (Cathay Pacific, n.d.) เช่นเดียวกับ สายการบิน เจ็ทสตาร์ ที่แนะนำให้ผู้โดยสารนำที่นั่งนิรภัยที่มีขนาด และได้มาตรฐานความปลอดภัย โดยระบุรายละเอียดลักษณะของที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตไว้บนเว็บไซต์ และแนะนำให้แจ้งเจ้าหน้าที่ล่วงหน้า รวมทั้งการแจ้งขั้นตอนในวันเดินทาง โดยให้ผู้โดยสารนำที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกมายังบริเวณพื้นที่เช็คอินของสายการบิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบว่าที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กตรงตามข้อกำหนดหรือไม่ เมื่อได้รับการอนุมัติแล้ว สามารถนำที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกผ่านด่านตรวจรักษาความปลอดภัย และแจ้งเจ้าหน้าที่สายการบินประจำประตูขึ้นเครื่องบินว่า มีการนำที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกมาเพื่อให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินเป็นลำดับแรก และมีเวลาเพียงพอในการติดตั้ง (Jetstar Airways, n.d.) ขณะที่ผู้โดยสารที่เป็นผู้ปกครองรับผิดชอบเรื่องการติดตั้ง พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในฐานะเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมีหน้าที่ตรวจสอบ ตำแหน่งและความถูกต้องในการติดตั้ง



### นโยบายการนำที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกของสายการบินในประเทศไทย

จากการรวบรวมข้อมูลด้านนโยบายการนำที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกของสายการบินในประเทศไทยไทยจำนวน 6 สายการบิน ได้แก่ 1) การบินไทย 2) บางกอกแอร์เวย์ 3) ไทยแอร์เอเชีย 4) ไทยไลอ้อนแอร์ 5) นกแอร์ และ 6) ไทยเวียดเจ็ท โดยการสืบค้นจากเว็บไซต์สายการบิน และการสอบถามฝ่ายบริการลูกค้า (สื่อสารส่วนตัว, 28 พฤษภาคม 2568) ข้อมูลที่ได้ สามารถสรุปได้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การอนุญาตให้ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกมาใช้บนเครื่องบินของสายการบินในประเทศไทย

สายการบิน	อนุญาตให้ที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ใช้บนเครื่องบิน	หมายเหตุ
การบินไทย	อนุญาต เฉพาะที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ที่ได้รับอนุญาต	ภายใต้เงื่อนไขของประเภทเครื่องบิน
บางกอกแอร์เวย์	อนุญาต เฉพาะที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ที่ได้รับอนุญาต	ภายใต้เงื่อนไขของขนาดที่นั่ง เทียบบิน และ เครื่องบิน
ไทยแอร์เอเชีย	อนุญาต	ภายใต้ข้อกำหนดของสายการบิน
ไทยไลอ้อนแอร์	ไม่อนุญาต	โหลดใต้ท้องเครื่องบิน และมีค่าใช้จ่าย
นกแอร์	ไม่อนุญาต	โหลดใต้ท้องเครื่องบิน และมีค่าใช้จ่าย
ไทยเวียดเจ็ท	ไม่อนุญาต	โหลดใต้ท้องเครื่องบิน และมีค่าใช้จ่าย

จากตารางที่ 1 พบว่า สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ นกแอร์ และ ไทยเวียดเจ็ท ไม่อนุญาตให้ใช้งานที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก และมีค่าใช้จ่ายเช่นเดียวกับสัมภาระที่โหลดใต้ท้องเครื่องบิน สำหรับ สายการบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถนำที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกขึ้นใช้งานบนเครื่องบินได้ โดยต้องมีตัวที่นั่งสำหรับเด็ก อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสายการบินที่สามารถนำที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกมาให้ในท้องโดยสารได้ แต่ในบางเที่ยวบิน ด้วยข้อจำกัดด้านประเภทห้องโดยสาร และประเภทเครื่องบินที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการติดตั้งอุปกรณ์อย่างเหมาะสม ทำให้ไม่สามารถใช้งานที่นั่งนิรภัยดังกล่าวได้จริงในทางปฏิบัติ นอกจากนี้ยังไม่พบว่าสายการบินใด เตรียมอุปกรณ์ดังกล่าวไว้เป็นส่วนหนึ่งของการบริการบนเที่ยวบิน แม้จะมีคำแนะนำจากหน่วยงานด้านความปลอดภัย แต่หากไม่มีนโยบายหรือข้อบังคับที่เป็นรูปธรรม การใช้งานอุปกรณ์นิรภัยประเภทนี้ก็ไม่สามารถเกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย

#### ประโยชน์ของการใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก

ด้านความปลอดภัย ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก ได้รับการออกแบบมาให้เหมาะสมกับช่วงวัย โดยเฉพาะ ช่วยยกระดับการป้องกันการบาดเจ็บ สูญเสีย จากแรงเหวี่ยง แรงกระแทก ที่เกิดขึ้นได้ โดยติดตั้งและใช้งานได้ตลอดเที่ยวบิน แม้ในขณะที่เครื่องบินขึ้น-ลง และขณะที่เครื่องบินผ่านบริเวณสภาพอากาศแปรปรวน มีประสิทธิภาพกว่าการนั่งตักผู้ปกครอง รวมถึงการใช้ supplemental loop belt หรือแม้แต่การใช้เข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งมาที่ที่นั่งผู้โดยสาร ถือได้ว่าการใช้ที่นั่งนิรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกอย่างถูกต้อง เป็นวิธีที่ปลอดภัยที่สุดขณะเดินทางด้วยเครื่องบิน (International Civil Aviation Organization, n.d.)



ด้านคุณภาพการบริการ ในเที่ยวบินระยะไกล และห้องโดยสารชั้นประหยัดซึ่งเป็นที่แคบเฉพาะบุคคลทารกที่นั่งอยู่บนตักตลอดเวลา ทำให้พ่อแม่เกิดความเมื่อยล้า ส่งผลต่อคุณภาพการนอน และอารมณ์ของทั้งเด็กและพ่อแม่ (Varma et al., 2020) ในทางตรงกันข้าม หากสายการบินมีให้บริการที่นั่งนรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารกจะทำให้กลุ่มผู้โดยสารครอบครัวได้รับความสะดวกสบาย และลดจำนวนสัมภาระในการเดินทาง ช่วยให้ทารกสามารถนั่งเล่นรับประทานอาหาร หรือพักผ่อนได้อย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกัน ผู้ปกครองสามารถทำกิจกรรมอื่นๆได้โดยไม่ต้องกังวลว่าทารกจะตื่นกลางคัน ส่งผลต่อคุณภาพการบริการครอบคลุมทุกมิติของ SERVQUAL กล่าวคือ 1) สายการบินจัดเตรียมอุปกรณ์ที่ส่งผลต่อความสะดวกสบายของผู้โดยสาร 2) เป็นการออกแบบการบริการสำหรับผู้โดยสารกลุ่มครอบครัวสะท้อนความเอาใจใส่และเข้าใจความต้องการเฉพาะบุคคล 3) เป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยการบิน สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัย 4) ความสามารถในการบริการอย่างสม่ำเสมอและเชื่อถือได้ และ 5) การแนะนำการใช้อุปกรณ์และพร้อมให้ความช่วยเหลือของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

## สรุป

ความปลอดภัยระหว่างการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นเรื่องสำคัญ สำหรับทุกคน ทั้งนักบิน พนักงานประจำอากาศยาน และผู้โดยสารทุกเพศ ทุกวัย จะเห็นได้จากมาตรการป้องกัน และรองรับการเผชิญเหตุต่างๆ รวมถึงการออกแบบที่นั่งของผู้โดยสารและพนักงาน ที่กำหนดให้มีสายรัดเพื่อตรึงผู้ที่นั่งให้อยู่กับที่ ป้องกันอันตรายจากแรงเหวี่ยง และแรงกระแทก ที่อาจเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 2 ปี (ทารก) ยังไม่สามารถใช้ที่นั่งในห้องโดยสารดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย สายการบินจึงอนุญาตให้นั่งบนตักผู้ปกครอง และใช้วิธีให้ผู้ปกครองโอบรัดรอบลำตัว และประคองส่วนคอ หรือบางสายการบินจะมีบริการ เข็มขัดนิรภัยประเภทที่ใช้เพื่อต่อกับสายเข็มขัดนิรภัยจากที่นั่งผู้โดยสารปกติ ทั้งในเที่ยวบินที่มีชั่วโมงบินสั้น และยาว ซึ่งวิธีเหล่านี้ ยังมีความเสี่ยง เช่น 1) จากการผลัดเขมือ หรือความเหนื่อยล้าของผู้ปกครอง 2) จากสถานการณ์ที่เครื่องบินตกหลุมอากาศกะทันหัน หรือในระดับรุนแรง ทำให้ทารกหลุดมือ 3) ทารกอาจได้รับบาดเจ็บจากการใช้เข็มขัดบริเวณช่องท้อง หากเครื่องบินได้รับแรงกระแทกรุนแรง ดังนั้น การนำที่นั่งนรภัยสำหรับทารกที่ได้มาตรฐานเข้ามาใช้งานจึงเป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มความปลอดภัย หากเป็นทารกที่คุ้นเคยกับการใช้ที่นั่งนรภัยในรถ เด็กจะสามารถนั่งอยู่กับที่ขณะขึ้นได้เองเป็นระยะเวลาที่ยาวนานขึ้น ส่งผลให้ลดความเหนื่อยล้าในการดูแลทารกของผู้ปกครอง ที่เดิมต้องอุ้มไว้ตลอดเวลา สำหรับ สาเหตุที่ความต้องการใช้ที่นั่งนรภัยสำหรับทารกยังไม่แพร่หลาย คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการซื้อที่นั่งเพิ่มเพื่อใช้ติดตั้ง แต่หากผู้ปกครองตระหนักถึงความปลอดภัยของทารกเป็นสำคัญ และความสะดวกสบายที่เพิ่มขึ้น ผนวกกับ สายการบินมีนโยบายที่สนับสนุนการใช้ที่นั่งนรภัยนี้ เพื่อยกระดับคุณภาพการบริการ ทั้ง 5 มิติ จึงสามารถกล่าวได้ว่าการใช้ที่นั่งนรภัยที่ได้รับอนุญาตสำหรับทารก สามารถยกระดับความปลอดภัย และคุณภาพการบริการบนเครื่องบิน ถือเป็นการปรับปรุงมาตรการความปลอดภัยเพื่อครอบคลุมกลุ่มผู้โดยสารครอบครัวที่ไม่ควรมองข้าม

## ข้อเสนอแนะ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ควรยกระดับคำแนะนำด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับที่นั่งนรภัยสำหรับทารกขึ้นเป็นข้อบังคับให้เป็นมาตรฐานสำหรับสายการบิน



2. สายการบินสามารถเพิ่มบริการที่นั่งนิรภัยสำหรับทารก ไว้เป็นส่วนหนึ่งของการบริการบนเที่ยวบินสำหรับผู้โดยสารที่ซื้อที่นั่งสำหรับเด็ก โดยที่ผู้โดยสารไม่ต้องนำมาเอง จะช่วยเพิ่มความสะดวกสบายของผู้โดยสารกลุ่มครอบครัว สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสายการบิน

3. สายการบินที่อนุญาตให้นำที่นั่งนิรภัยสำหรับทารกขึ้นใช้บนเครื่องบินได้ ควรมีการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบถึง ข้อมูลประเภทของที่นั่ง ขั้นตอนการตรวจสอบและการนำขึ้นเครื่องบิน

### เอกสารอ้างอิง

- โรงพยาบาลศิริราช ปิยมหาราชการุณย์. (2023). *ตารางพัฒนาการเด็ก*. สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2024, จาก <https://www.siphhospital.com/th/news/article/share/617>
- วิโรจน์ เลิศจิตต์ธรรม. (2567). *Singapore Airlines ยืนยันมีผู้เสียชีวิต 1 คน เหตุเครื่องบินตกหลุมอากาศ*. สืบค้นเมื่อ 10 กรกฎาคม 2567, จาก <https://thestandard.co/singapore-airlines-confirms-one-death/>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2562). *คาดเข้มงวดนิรภัยตลอดเวลาที่นั่งอยู่กับที่ในเครื่องบิน*. สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2567, จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/46742>
- Akkapin, S. (2022). *Dynamics of management of low-cost carriers to Thailand measured by the SERVQUAL model*. *Journal of Community Development Research Humanities and Social Sciences*, 15(3), 27–38. <https://doi.org/10.14456/jcdr-hs.2022.23>
- Australia Government Civil Aviation Safety Authority. (2021). *Advisory circular AC 91-18 v1.1: Restraint of infants and children*. Canberra: Australia Government Civil Aviation Safety Authority.
- Bil, C., Smith, J., & Doe, M. (2015). Safety of lap-held infants in aircraft. *Procedia Engineering*, 99, 1311–1316. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2014.12.664>
- Banjarnahor, M. E. R., & Simarmata, J. (2025). *Understanding customer perception of airline service quality and brand image: A pathway to loyalty and repurchase intentions*. *International Journal of Innovation in Enterprise System*, 8(1), 59–72. <https://doi.org/10.31538/ijjse.v8i1.5971>
- Cathay Pacific. (n.d.). *Child restraint seat*. Retrieved October 23, 2024, from <https://tinyurl.com/udjfy9er>
- Friedman, B., Nelson, R. N., Baer, R. B., Gidwani, U. K., Circh, D., Zane, R. D., & Sikka, N. (2022). *Characterization of in-flight medical events involving children reported to a ground-based medical consultation service*. *The Journal of the American Board of Family Medicine*, 35(6), 1171–1179. <https://doi.org/10.3122/jabfm.2022.06.220156>
- International Air Transport Association. (2019). *IATA cabin operations safety best practices guide (5<sup>th</sup> Edition)*. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- International Civil Aviation Organization. (2015). *Manual on the approval and use of child restraint systems Doc 10049, First edition*. Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization.



- International Civil Aviation Organization. (n.d.). *Safety of infants and children*. Retrieved October 23, 2024, from <https://tinyurl.com/bdc4624s>
- International Civil Aviation Organization. (n.d.). *Safety*. Retrieved October 23, 2024, from <https://www.icao.int/safety/Pages/default.aspx>
- Jetstar Airways. (n.d.). *What do I need to know about bringing a car seat on board*. Retrieved July 3, 2024, from <https://www.jetstar.com/th/en/help/what-do-i-need-to-know-about-bringing-a-car-seat-on-board>
- National Transportation Safety Board. (2021). *Safety research report: Child passenger safety in aviation* Report No. NTSB/SR-21/01. <https://www.nts.gov/safety/safety-studies/Documents/SS2101.pdf>
- Nixon, A. (2020). *Kinder Fly: Redesigning airline service for travelling families with babies* Bachelor's graduation report, Delft University of Technology. TU Delft Repository. [https://repository.tudelft.nl/file/File\\_ae0a65c6-548b-414a-aafa-a602a6ce9975](https://repository.tudelft.nl/file/File_ae0a65c6-548b-414a-aafa-a602a6ce9975)
- Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., and Berry, L. L. (1988). *SERVQUAL: A Multi-Item Scale for Measuring Consumer Perception of Service Quality*. *Journal of Retailing*, 64(1), 12-40.
- Thai Airways. (n.d.). *Traveling with infant*. Retrieved October 23, 2024, from <http://surl.li/yretvs>
- Varma, P., Conduit, R., Junge, M., & Jackson, M. L. (2020). *Examining Sleep and Mood in Parents of Children with Sleep Disturbances*. *Nature and Science of Sleep*, 12, 865–874. <https://doi.org/10.2147/NSS.S271140>
- Zhang, P. (2025). *China Southern Airlines cabin service quality evaluation based on SERVQUAL model* Bachelor's thesis, Laurea University of Applied Sciences. Theseus. <https://www.theseus.fi/handle/10024/885496>

