

แบบฟอร์มการนำเสนองานแปลข่าวระดับโลก

เนื้อหาข่าวของประเทศ.....สหรัฐอเมริกา.....หมวด.....กฎหมาย.....
ข่าวประจำวัน.....๑๔.....เดือน.....กรกฎาคม.....พ.ศ. ๒๕๕๙.....

หัวข้อข่าว สภาคองเกรสสหรัฐอเมริกาผ่านกฎหมายการบินเพื่ออุดช่องโหว่ด้านความปลอดภัยที่สนามบิน

กรุงวอชิงตัน – เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๙ สภาคองเกรสผ่านกฎหมายการบิน เพื่ออุดช่องโหว่ด้านความปลอดภัยที่สนามบิน และลดความยาวของแถวผู้โดยสารที่ต้องผ่านการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย แต่เรื่องที่ยุ่งยากและเป็นอุปสรรคมากกว่ายังคงไม่ได้รับการแก้ไข

กฎหมายฉบับนี้ยังได้ขยายเวลาโครงการขององค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา เป็น ๑๔ เดือน ในระดับเงินทุนปัจจุบัน กฎหมายฉบับนี้ผ่านวุฒิสภาด้วยคะแนนเสียง ๘๙ ต่อ ๘ สมาชิกวุฒิสภา ได้ผ่านร่างกฎหมายดังกล่าวแล้วตั้งแต่ตอนต้นสัปดาห์ และในขณะนี้ได้เสนอต่อประธานาธิบดี บารัค โอบามา เพื่อลงนามผ่านร่างกฎหมายภายในวันศุกร์ที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ซึ่งเป็นเวลาที่หน่วยงานที่รับผิดชอบภายใต้การกำกับดูแลขององค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐฯ กำลังจะหมดวาระลง เพื่อหลีกเลี่ยงการปิดดำเนินการหน่วยงานดังกล่าวในบางส่วน

เพื่อตอบโต้การโจมตีของพวกหัวรุนแรงกลุ่มรัฐอิสลามที่โจมตีสนามบินในกรุงบรัสเซลส์และอิสตันบูล กฎหมายนี้มีบทบัญญัติเพื่อคุ้มครอง “เป้าหมายที่อ่อนแอ” (เด็ก สตรี คนชรา) ที่อยู่นอกเขตคุ้มครองความปลอดภัย บทบัญญัติอื่น ๆ มุ่งเน้นที่ “ภัยคุกคามจากภายใน” ที่อาจเกิดขึ้น โดยจะเสริมความเข้มงวดในการตรวจสอบเจ้าหน้าที่และพนักงานอื่น ๆ ของสนามบินที่เข้ามาในพื้นที่รักษาความปลอดภัย จะขยายการตรวจสอบพนักงานแบบสุ่มและทบทวนเขตรักษาความปลอดภัย ตามที่ผู้ตรวจสอบสงสัยว่ามีการลักลอบนำวัตถุระเบิดขึ้นเครื่องสายการบินเมโทรเจ็ทของรัสเซีย ซึ่งระเบิดเหนือประเทศอียิปต์เมื่อปีที่แล้ว

วุฒิสมาชิกจอห์น ฐน จากมลรัฐเซาท์ดาโกตา พรรครีพับลิกัน ประธานคณะกรรมการการพาณิชย์ วิทยาศาสตร์และคมนาคม วุฒิสภา กล่าวว่า ร่างกฎหมายนี้เป็นกฎหมายด้านความปลอดภัยในสนามบินที่สำคัญที่สุด ซึ่งผ่านสภาคองเกรสในช่วงทศวรรษนี้ และบทบัญญัติของกฎหมายจะช่วย “อุดช่องโหว่โดยตรงในระบบบริหารจัดการการบินในประเทศที่มีอยู่” แต่กฎหมายฉบับนี้มีข้อสังเกตในแง่ที่ว่าไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับแผนการโยกย้ายปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศออกจากอำนาจหน้าที่ขององค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาให้มาอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กรเอกชนอิสระที่ดำเนินกิจการหลักในภาคอุตสาหกรรมการบิน

นายบิล ชัสเตอร์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในฐานะประธานคณะกรรมการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรมการบิน กล่าวว่า เรื่องที่สำคัญเป็นลำดับแรก คือ อุตสาหกรรมสายการบินจะแปรรูปกิจการควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นของเอกชน แต่ถูกคัดค้านจากประธานคณะกรรมการอื่นที่มีอำนาจที่จะยอมยกความรับผิดชอบในการตรวจสอบหุ้นจำนวนมากในกิจการการบินของประเทศให้แก่บริษัทเอกชนหลายภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบินคัดค้านแผนนี้เช่นกัน โดยกล่าวว่า บริษัทเอกชนจะถูกครอบงำโดยสายการบินที่มีส่วนได้เสีย

ด้านสายการบินกล่าวว่า การแปรรูปกิจการเป็นเรื่องที่จำเป็น เพราะวัฒนธรรมขององค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา นั้น ปฏิบัติงานล่าช้าและไม่ยืดหยุ่นในช่วงเปลี่ยนผ่านระบบการจราจรทางอากาศจากเทคโนโลยีเรดาร์แบบเก่าไปเป็นดาวเทียม การทำให้ทันสมัยนี้ลากยาวผ่านมากกว่าสิบปี บริหารงานไม่ได้ผลกำไรและไม่สามารถลดความแออัดของการจราจรทางอากาศได้ แต่นายชัสเตอร์ ไม่ยกเลิกแผนนี้และอาจนำเสนอขึ้นมาใหม่ในปีหน้า เมื่อสภาองค์กรต้องเผชิญกับกำหนดเส้นตายของการขยายอำนาจหน้าที่ขององค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา

วุฒิสมาชิกบิล เนลสัน จากมลรัฐฟลอริดา พรรครีพับลิกัน กล่าวว่า กฎหมายได้กำหนดให้เพิ่มทีมเจ้าหน้าที่ของหน่วยรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกาในการตรวจค้นผู้โดยสารที่น่าสงสัยในพื้นที่สาธารณะ บริเวณสนามบินนอกเขตรักษาความปลอดภัย โดยใช้สุนัขดมกลิ่น “จมูกของสุนัข” เป็น “เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่สุด” ที่รัฐบาลนำมาใช้ในการรักษาความปลอดภัยในสนามบิน และกฎหมายฉบับนี้ยังให้อำนาจแก่หน่วยรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกา ให้บริจาคอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่ไม่จำเป็นให้แก่สนามบินในต่างประเทศที่มีเที่ยวบินตรงมายังสหรัฐอเมริกาและสั่งการให้หน่วยงานรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกาดำเนินการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยใหม่ที่สนามบิน ๓ - ๖ แห่ง ถือเป็นกรณีเริ่มในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงในอาคารผู้โดยสาร

นอกจากนี้ กฎหมายยังขยายการลงทะเบียนในโครงการตรวจสอบเบื้องต้น (Pre Check program) สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีความเสี่ยงต่ำและให้หน่วยรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งสหรัฐอเมริกาเปิดช่องทางสำหรับตรวจผู้โดยสารเบื้องต้นในช่วงฤดูท่องเที่ยว และได้มีโครงการทดลองพัฒนาและทดสอบระบบตรวจผู้โดยสารและสัมภาระที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น กฎหมายฉบับนี้ยังมีบทบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคอีกหลายมาตรา ได้แก่ สายการบินต้องคืนเงินค่าตรวจสัมภาระให้แก่ผู้โดยสารที่สัมภาระสูญหายหรือได้รับล่าช้า ตั้งแต่ ๑๒ ชั่วโมงขึ้นไป สำหรับผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ หรือ ๑๕ ชั่วโมงขึ้นไป สำหรับผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ และสายการบินต้องจัดให้เด็กอายุ ๑๓ ปี หรือน้อยกว่านั่งติดกับผู้ใหญ่หรือเด็กที่อายุมากกว่าที่ร่วมเดินทางด้วย ตามคำร้องขอของสายการบินเซาท์เวสต์แอร์ไลน์ ผู้ร่างกฎหมายยกเว้นให้สายการบินประเภทที่ไม่ได้ระบุที่นั่ง แต่ต้องจัดที่นั่งให้ครอบครัวได้นั่งติดกัน

กฎหมายฉบับนี้ได้ทดสอบโปรแกรมจัดการความเสี่ยงของอากาศยานไร้คนขับที่บินใกล้สนามบินและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอื่น ๆ และวิจัยการบริหารจัดการจราจรสำหรับอากาศยานไร้คนขับเช่นเดียวกับองค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาดำเนินการจราจรสำหรับอากาศยานที่มีคนขับ มีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้ผลิตอากาศยานไร้คนขับ แจ้งให้ผู้บริโภคทราบถึงกฎและแนวทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการใช้ ในขณะที่เริ่มมีการหารือระหว่างองค์กรเพื่อใช้อากาศยานไร้คนขับช่วยในการกำจัดดับเพลิง อีกบทบัญญัติหนึ่งได้กำหนดค่าปรับ ๒๐,๐๐๐ เหรียญ กับผู้ที่บังคับอากาศยานไร้คนขับเข้าไปใกล้เขตรับมือภัยพิบัติ เมื่อปีที่แล้วหน่วยงานรับผิดชอบได้บันทึกว่ามีจำนวน ๒๐ เหตุการณ์ที่อากาศยานไร้คนขับเข้าไปใกล้ไฟป่ามากเกินไป และกว่าครึ่งหนึ่งเป็นอุปสรรคขัดขวางการดับเพลิง และก็เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำอีกอย่างน้อย ๙ ครั้งแล้วในปี

ที่มาของข่าว

<http://www.japantimes.co.jp/news/2016/07/14/world/u-s-congress-passes-aviation-bill-close-airport-security-gaps/#.V4g-sPmLSUk>

วันที่พิมพ์ข่าว ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๙

ผู้ปฏิบัติงาน	นางสาวศิรสา ชลายนานนท์
ตำแหน่ง	นักวิเคราะห์สัมพันธ์ชำนาญการพิเศษ (ภาษาอังกฤษ)
กลุ่มงาน	ภาษาอังกฤษ
สำนัก	ภาษาต่างประเทศ
ผู้ตรวจทาน	นางสาวสิรินดา จันทร์รักษ์ ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานภาษาอังกฤษ

U.S. Congress passes aviation bill to close airport security gaps

AP

JUL 14, 2016

WASHINGTON – Congress passed an aviation bill Wednesday that attempts to close gaps in airport security and shorten screening lines, but leaves thornier issues unresolved.

The bill also extends the Federal Aviation Administration’s programs for 14 months at current funding levels. It was approved in the Senate by a vote of 89 to 4. The House had passed the measure earlier in the week and it now goes to President Barack Obama, who must sign the bill by Friday when the FAA’s current operating authority expires to avoid a partial agency shutdown.

Responding to attacks by violent extremists associated with the Islamic State group on airports in Brussels and Istanbul, the bill includes an array of provisions aimed at protecting “soft targets” outside security perimeters. Other provisions designed to address potential “insider threats” would toughen vetting of airport workers and other employees with access to secure areas, expand random employee inspections and require reviews of perimeter security. Investigators suspect a bomb had been smuggled aboard a Russian Metrojet airliner that disintegrated over Egypt last year.

The measure is the most significant airport security bill to pass Congress in a decade, and its provisions “speak directly to some of the gaps that we perceive to exist in our aviation system in this country,” said Sen. John Thune, R-S.D., chairman of the Senate Commerce, Science and Transportation Committee.

But it also is notable for what it does not contain: A plan to remove air traffic control operations from the FAA and put them under the control of a private, nonprofit corporation run primarily by segments of the aviation industry.

Rep. Bill Shuster, R-Pa., chairman of the House Transportation and Infrastructure Committee, and the airline industry had made privatizing air traffic control a top priority. But they ran into opposition from other powerful committee chairmen who do not want to cede oversight responsibility for a large share of the nation’s aviation system to a private corporation. Other segments of the aviation industry also objected to the plan, saying they feared the corporation would be dominated by airline interests.

Airlines say privatization is needed because the FAA’s culture is too slow and inflexible to complete the air traffic system’s transition from old radar technology to satellites. The

modernization has dragged on for more than a decade and fallen short of promised financial benefits and reduced congestion.

Shuster hasn't given up on the plan and may revive it next year when Congress will face a new deadline to the extend FAA's authority.

The bill authorizes a doubling of Transportation Security Administration teams that stop and search suspicious passengers in airport public areas that are outside the security perimeter, often using bomb-sniffing dogs. A "dog's nose" is one of the "most effective tools" the government can deploy to secure airports, said Sen. Bill Nelson, D-Fla.

It also authorizes TSA to donate unneeded security equipment to foreign airports with direct flights to the United States, and directs TSA to reconfigure security systems at three to six airports, an initial step to increase efficiency and reduce vulnerabilities in terminals.

The bill also seeks to expand enrollment in TSA's PreCheck program for low-risk travelers, and requires TSA to ensure PreCheck screening lanes are open during high-volume travel times. And it authorizes a trial program to develop and test more efficient passenger and luggage screening systems.

The bill also includes several consumer protections. Airlines would have to refund checked bag fees to passengers whose luggage is lost or is delayed 12 hours or more for domestic flights or 15 hours or more for overseas flights. They'll have to ensure that children 13 years of age or younger are seated next to an adult or older child traveling with them. At the behest of Southwest Airlines, lawmakers allowed discretion to exempt airlines such as those that do not offer assigned seating but do provide adjacent seating for families through other means.

The bill would test programs to handle the hazards of drone flights near airports and other critical infrastructure and to research traffic management for drone flights similar to what the FAA does for manned aircraft. One provision would require drone manufacturers to inform consumers of rules and safety guidelines for their use, while another would begin interagency discussions to let drones assist in firefighting operations.

Another provision would impose a \$20,000 fine for anyone who "knowingly or recklessly" flies a drone near emergency responders. Authorities recorded 20 incidents in which drones flew too close to wildfires last year, with more than half hindering firefighting efforts. It has happened again at least nine times so far this year.

<http://www.japantimes.co.jp/news/2016/07/14/world/u-s-congress-passes-aviation-bill-close-airport-security-gaps/#.V4g-sPmLSUk>