

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๒๐๒/๑๕๔



สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
รับที่ 11362
วันที่ 12 พ.ค. 58 เวลา 10.00 น.

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘

สีกม
LC
12 พค ๕๘

เรื่อง การปรับปรุงและแก้ไขสถานการณ์ด้านการบินของประเทศไทยตามผลการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล(Universal Safety Oversight Audit Programme - USAOP) จากคณะผู้ตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO)

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี ผ่านเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาประกาศคณะกรรมการบริหารพนักงานราชการ เรื่อง คำตอบแทนของพนักงานราชการ พ.ศ. ๒๕๕๔ และรายละเอียดเงินเดือนของพนักงานสายการบินในปีกไม้ ๒๐๔๖
๒. รายละเอียดการขอกำหนดกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการของกรมการบินพลเรือน
๓. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ /๒๕๕๘ เรื่อง กำหนดกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการเป็นกรณีพิเศษในส่วนราชการ กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

๑. ข้อเท็จจริง

๑.๑ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก ได้มาตรวจสอบประเทศไทยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program - USOAP) ตามแนวทางการเฝ้าควบคุมอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach - CMA) ในระหว่างวันที่ ๑๙ - ๓๐ มกราคม ๒๕๕๘ โดยทำการตรวจสอบองค์ประกอบสำคัญ ๘ ประการ (Eight Critical Elements) ประกอบด้วย

- ด้านกฎหมายและระเบียบต่างๆ (Legislation and Regulations - LEG)
- ด้านหน่วยงานและหน้าที่การกำกับดูแลความปลอดภัย (Organization and safety oversight functions - ORG)
- ด้านการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing - PEL)
- ด้านการปฏิบัติการบินของอากาศยาน (Aircraft operations - OPS)
- ด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Airworthiness of Aircraft - AIR)
- ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (Aircraft Accident and Incident Investigations - AIG)
- ด้านบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services - ANS)
- ด้านสนามบินและการช่วยเดินอากาศภาคพื้น (Aerodrome and Ground Aids - AGA)

๑.๒ ผลการตรวจสอบ มีข้อค้นพบ (Findings) ว่าระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย การบินพลเรือนของไทย ขาดประสิทธิภาพในการดำเนินการ (Lack of Effective Implementation – LEI) ในหลายๆ ด้าน ซึ่งมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern – SSC) ๒ ด้าน คือ การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate – AOC) ที่ไม่เป็นไปตามกฎระเบียบ ภายในและบทบัญญัติตามมาตรฐานของ ICAO และการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods – DG)

๒. การดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

๒.๑ การจัดทำแผนแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan – CAP)

กระทรวงคมนาคมโดยกรมการบินพลเรือนได้จัดทำ CAP ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ SSC ส่งให้ ICAO เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๘ โดยมีสาระสำคัญในประเด็นต่างๆ เช่น มาตรการลดความเสี่ยง แก้อิทธิพล ระเบียบในเรื่องสินค้าอันตราย กระบวนการออกใบรับรองการเดินอากาศ การจัดทำคู่มือต่างๆ และการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น โดยมีกรอบระยะเวลาดำเนินการ ๒ ปี ซึ่ง ICAO เห็นว่าเป็นช่วงระยะเวลาที่นานเกินไป จึงขอให้ปรับปรุงแผนแก้ไขข้อบกพร่องทั้งหมด และส่งคืน ICAO ภายในวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘

๒.๒ การปรับปรุง CAP และการแก้ไขปัญหาด้านต่างๆ

ในการปรับปรุง CAP และการแก้ไขปัญหาด้านต่างๆ กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้ง คณะกรรมการ จำนวน ๒ คณะ และคณะอนุกรรมการ ๑ คณะ รับผิดชอบ ดังนี้

๒.๒.๑ คณะกรรมการอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหามาตรการลดความเสี่ยง การบินพลเรือนของ ICAO

มีอำนาจหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกและกำกับการทั้งปวง เพื่อให้การแก้ไข ผลกระทบจากการตรวจสอบกรมการบินพลเรือนของ ICAO เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ และ ประสานงานกับคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก ประเทศได้โดยตรง

๒.๒.๒ คณะกรรมการดำเนินงานแก้ไขปัญหามาตรการลดความเสี่ยง การบินพลเรือนของ ICAO

มีอำนาจหน้าที่ในการวางแผน ดำเนินการ และประสานงานในทุกด้าน เพื่อให้การแก้ไขผลกระทบจากการตรวจสอบของ ICAO เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ การจัดทำ แผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารกิจการทางอากาศของประเทศ ตลอดจนอัตราค่าสิ่ง และบทบาทหน้าที่ รวมถึงระบบการทำงาน

๒.๒.๓ คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหามาตรการลดความเสี่ยง การบินพลเรือนของ ICAO

มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนแก้ไขปัญหามาตรการลดความเสี่ยง (CAP) ที่เกี่ยวข้องกับ ปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (ICAO – SSC) จัดหาที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญที่เหมาะสม และจำเป็นมาช่วยในการทำแผนและปฏิบัติการ ประสานงานกับสายการบิน ในการเตรียมความพร้อม เพื่อดำเนินการตรวจสอบ ประสานงานกับ ICAO และหน่วยงานความปลอดภัย ประเทศต่างๆ รวมถึงติดต่อ ICAO มาทำการตรวจสอบ เพื่อให้ยกเลิก SSC

๒.๓ ความคืบหน้าการดำเนินงานของกรมการบินพลเรือน คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ

๒.๓.๑ การดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๘

๑) การจัดหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญที่ขาดแคลนในเบื้องต้น

กรมการบินพลเรือนได้รับงบประมาณจำนวน ๒๓.๔ ล้านบาทเพื่อจัดหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ จำนวน ๑๓ คน (ด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ด้านการจราจรทางอากาศและออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน ด้านการตรวจสอบการปฏิบัติการบิน ด้านการขนส่งสินค้าอันตราย ด้านการบำรุงรักษาอากาศยาน ด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบิน ด้านการปฏิบัติการบิน ด้านการตรวจสอบสนามบิน ด้านความสมควรเดินอากาศ ด้านค้นหาและช่วยเหลือชีวิต ด้านการให้บริการข่าวสารเดินอากาศ ด้านใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ด้านเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ) ซึ่งดำเนินการจัดจ้างเรียบร้อยแล้ว และทยอยเข้าปฏิบัติหน้าที่ตามลำดับ

๒) การปรับปรุงระบบฐานข้อมูล (Database)

กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการจัดการระบบฐานข้อมูล ประกอบด้วย การจัดหาซอฟต์แวร์ SOFIA ของ EASA (European Aviation Safety Agency) และการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์รวมอุปกรณ์ วงเงินรวม ๓๗,๓๔๗,๓๐๐ บาท ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการอนุมัติจากสำนักงานงบประมาณและคณะกรรมการบริหารและจัดหาคอมพิวเตอร์ของกระทรวงคมนาคม

๒.๓.๒ การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC)

ภายใต้การอำนวยการของคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และกรมการบินพลเรือน ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับ AOC ซึ่งมีความคืบหน้าในกระบวนการต่างๆ ดังนี้

๑) ปรับระยะเวลาในแผน (Corrective Action(s) Proposed) เพื่อดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องให้มีความรวดเร็วขึ้น

๒) จัดทำ Gap Analysis สำหรับภาคผนวกที่ ๖ ในเรื่องการจัดทำกฎหมาย ข้อบังคับ

๓) จัดทำคู่มือ (Manual) โดยได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่นที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะในเรื่องดังกล่าว ได้แก่ บริษัทสายการบิน บริษัทอุตสาหกรรมการบิน และสมาคมนักบินไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการตามความรับผิดชอบในแต่ละกลุ่มงาน

๔) กำหนดแผนฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในระหว่างวันที่ ๔ - ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘ โดยมีการประเมินผลการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบตามมาตรฐาน

๕) กำหนดแผนเตรียมการเพื่อส่งเจ้าหน้าที่เข้าตรวจสอบบริษัทสายการบิน โดยแจ้งให้บริษัทสายการบินทราบ เพื่อให้ข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบ ในระหว่างวันที่ ๒๕ - ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๘

๖) กำหนดแผนการตรวจสอบเพื่อทำการตรวจสอบบริษัทสายการบินจำนวน ๔ บริษัท ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (มหาชน) บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำหนดเวลาแล้วเสร็จภายในวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๘

๗) จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาในภาพรวม (Action Plan) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่อง และการปรับปรุงยกระดับให้ได้มาตรฐาน โดยแบ่งแผนงาน เป็น ๓ ระยะ ดังนี้

๗.๑) ระยะเร่งด่วน (มีนาคม – มิถุนายน ๒๕๕๘)

เป็นการดำเนินการเร่งด่วน เพื่อการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ
ต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns-SSC) โดยงานที่ต้องดำเนินการ ประกอบด้วย

ก) การจัดทำคู่มือที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกใบรับรอง
ผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (Re-certification) (พฤษภาคม ๒๕๕๘)

ข) ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออก
ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (พฤษภาคม ๒๕๕๘)

ค) จัดทำ Guidance Material (พฤษภาคม ๒๕๕๘)

ง) จัดเตรียมบุคลากรและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการ
ตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (พฤษภาคม ๒๕๕๘)

จ) ดำเนินการตรวจสอบสายการบิน เพื่อออกใบรับรอง
ผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (๔ สายการบิน) (มิถุนายน ๒๕๕๘)

๗.๒) ระยะกลาง (มิถุนายน ๒๕๕๘ – ตุลาคม ๒๕๕๘)

เป็นช่วงเวลาที่ดำเนินการเพื่อปรับปรุงระบบการออกใบรับรอง
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้มีความสมบูรณ์ โดยงานที่ต้องดำเนินการ ประกอบด้วย

ก) การตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองสายการบินอื่นที่เหลือทั้งหมด
รวมทั้งสายการบินที่ทำการบินภายในประเทศ (มิถุนายน ๒๕๕๘ – ตุลาคม ๒๕๕๘)

ข) จัดทำระบบฐานข้อมูล (Database) เกี่ยวกับการรับรอง
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (พฤษภาคม – ธันวาคม ๒๕๕๘)

ค) ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการบินและอัตราค่าจ้าง
(พฤษภาคม – กันยายน ๒๕๕๘)

ง) ปรับปรุงกฎหมายการบิน (มีนาคม – กันยายน ๒๕๕๘)

จ) ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องตาม Corrective Action Plan
(CAP) ด้าน LEG ORG AIR OPS PEL AGA AIG ANS ที่เป็น Critical Elements ๑-๕ (CE ๑-๕) (มิถุนายน
๒๕๕๘ – มิถุนายน ๒๕๕๙)

๗.๓) ระยะยาว (ตุลาคม ๒๕๕๘ – ๒๕๖๐)

เป็นการยกระดับมาตรฐานการบินให้เทียบเท่า European Aviation
Safety Agency (EASA)

๒.๓.๓ การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า
อันตราย ซึ่งมีความคืบหน้าตามลำดับในแต่ละประเด็นตามข้อเสนอแนะ ICAO ดังนี้

๑) จัดทำร่างข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย เพื่อเสนอคณะกรรมการ
การบินพลเรือน ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘

๒) จัดตั้งหน่วยงานเพื่อให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการเรื่องการขนส่ง
สินค้าอันตราย โดยกำหนดเป็น “กลุ่มมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตราย” ขึ้นภายในกรมการบินพลเรือน
ให้ชัดเจน มีกรอบอัตราค่าจ้างจำนวน ๕ อัตรา ซึ่งอยู่ระหว่างเสนอขอกำหนดกรอบพนักงานราชการเพิ่มเติม พร้อมทั้ง
กำหนดสถานที่ปฏิบัติงานไว้ให้ชัดเจนแล้ว

๓) จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานในกลุ่มมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายเรียบร้อยแล้ว ระหว่างวันที่ ๒๓ มีนาคม - ๓ เมษายน ๒๕๕๘ เพื่อเตรียมการในการรองรับสำหรับปฏิบัติงานทดแทนในการกิจดังกล่าวได้อย่างต่อเนื่อง

๔) ดำเนินการตรวจสอบ และยกเลิกการรับรองการขนส่งสินค้าอันตรายของสายการบินจำนวน ๗ บริษัท ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ไทย เวียดนามแอร์ แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด บริษัท เจ็ทเอเชียแอร์เวย์ จำกัด บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด บริษัท เอช เอส เอวิเอชัน จำกัด บริษัท ไทยเอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด คงเหลืออยู่ระหว่างดำเนินการตรวจสอบจำนวน ๒ บริษัท ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด

๕) ประสานงานกับ Transport Canada ของประเทศแคนาดา เพื่อเชิญ Mr. Daniel J. Sylvestre ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านการขนส่งสินค้าอันตราย เพื่อมาแนะนำ ให้คำปรึกษา การฝึกอบรม และช่วยวางแผนวางระบบงานในการขนส่งสินค้าอันตรายให้มีวิธีการปฏิบัติถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมีช่วงระยะเวลาปฏิบัติงาน ๑ เดือน (ระหว่างวันที่ ๑๕ พฤษภาคม - ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๘)

๒.๓.๔ การแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้าง บทบาทหน้าที่ และอัตรากำลังของกรมการบิน

พลเรือน

๑) การปรับโครงสร้างและบทบาทหน้าที่

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของ ICAO ที่ให้แยกบทบาทการกำกับดูแล ออกจากบทบาทด้านการปฏิบัติการอย่างชัดเจน โดยกำหนดเป็นหน่วยงานด้านนโยบาย (Policy) หน่วยงานด้านกำกับดูแล (Regulator) หน่วยงานด้านปฏิบัติการ (Operation) และหน่วยงานด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และการค้นหาช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย ดังนี้

๑.๑) หน่วยงานด้านนโยบาย

กระทรวงคมนาคมจะเป็นหน่วยงานกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือน โดยยึดกรอบหลักเกณฑ์ตามมาตรฐานของ ICAO และจะกำกับดูแลหน่วยงานที่โอนจากกรมการบินพลเรือน ในเรื่องของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

๑.๒) หน่วยงานด้านการกำกับดูแล

จัดตั้ง “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” ขึ้น เป็นหน่วยงานกำกับดูแล มีโครงสร้างสอดคล้องกับแนวปฏิบัติของ ICAO บริหารงานโดยคณะกรรมการบริหารการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย ประธานคณะกรรมการที่มาจากการสรรหา กรรมการอื่นมาจากการแต่งตั้ง และมีผู้อำนวยการหรือที่เรียกชื่ออย่างอื่นตามความเหมาะสมมาจากการแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของวุฒิสภา และมีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยดำเนินงาน งบประมาณการดำเนินงานมาจากการสนับสนุนของรัฐบาล และจากค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่จะกำหนดตามกฎหมาย เช่น จากค่าธรรมเนียม ค่าบริการในการกำกับดูแล และเงินสมทบจากภาคอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ส่วนการกำหนดค่าตอบแทนของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้เทียบเคียงกับภาคเอกชนในด้านการบิน

๑.๓) หน่วยงานด้านการปฏิบัติการ

จัดตั้งเป็นหน่วยงานราชการ โดยใช้ชื่อ “กรมท่าอากาศยาน” มีรูปแบบเป็นหน่วยงานราชการเช่นเดิม แต่ปรับปรุงโครงสร้างภายในให้เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ พร้อมทั้งกำหนดกรอบอัตรากำลังให้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน

๑.๔) หน่วยงานด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

ตามมาตรฐานข้อ ๕.๑ และ ๕.๔.๑ ของภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เรื่อง การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ กำหนดให้หน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation Authority) จะต้องมีความเป็นอิสระและมีอำนาจไม่จำกัดในการดำเนินการสอบสวน ซึ่งจะต้องแยกออกจากการดำเนินการพิจารณาตีความที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาโทษหรือหาผู้กระทำผิด โดยใน ICAO Document ๙๗๕๖ ว่าด้วยคู่มือการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับ หน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุว่าควรได้รับการจัดตั้งให้สามารถรับต่อแรงกดดันหรือการแทรกแซงทางการเมือง ซึ่งในหลายรัฐได้ใช้วิธีการจัดตั้งหน่วยงานสอบสวนที่เป็นอิสระจากหน่วยงานกำกับดูแลรัฐสภา รัฐบาล หรือกระทรวงที่ไม่ได้ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือน หรือรับผิดชอบดำเนินการพิจารณาตีความ นอกจากนั้น เอกสารดังกล่าวยังได้ให้รายละเอียดถึงบทกฎหมาย แหล่งเงินทุน บุคลากร อุปกรณ์ และการเตรียมความพร้อมในด้านอื่น ๆ ซึ่งจากผลการตรวจสอบ USOAP CMA ล่าสุด พบว่า รูปแบบการดำเนินการสอบสวนของประเทศไทยในปัจจุบัน ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนดเกือบทุกด้าน กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรปรับปรุงหน่วยงานสอบสวน โดยให้ขึ้นตรงต่อสำนักงานกฤษฎีกา ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางที่เป็นอิสระจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน และไม่ได้รับผิดชอบดำเนินการพิจารณาตีความ และกำหนดบทกฎหมาย แหล่งเงินทุน บุคลากร อุปกรณ์ และการเตรียมความพร้อมในด้านอื่น ๆ ให้เป็นไปตามที่ ICAO กำหนด

๒) บุคลากรและอัตรากำลัง

๒.๑) การจัดหาบุคลากรและกำหนดอัตรากำลัง

จากผลการตรวจสอบของ ICAO เห็นว่ากรมการบินพลเรือนขาดกลไกการได้มาของจำนวนบุคลากรในแต่ละด้าน ทางด้านเทคนิคเฉพาะที่จำเป็นในการดำเนินการตรวจสอบมาตรฐาน ทำให้ผลการดำเนินงานขาดประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อกรมการบินพลเรือนได้ศึกษาเปรียบเทียบกับข้อมูลการเติบโตทางด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศแล้ว พบว่าอัตรากำลังขาดแคลนเป็นอย่างมาก ไม่เป็นสัดส่วนที่เหมาะสมกับปริมาณที่จะรองรับ แนวทางการแก้ไขปัญหาก็จำเป็นต้องแก้ไขโดยการเพิ่มจำนวนอัตรากำลังตามความเร่งด่วน และความจำเป็นตามภาระหน้าที่ในการกำกับดูแล และการให้บริการด้านการบินพลเรือนให้กับประเทศ ดังนี้

ก) การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า

กรมการบินพลเรือนได้จัดหาบุคลากรที่จำเป็นมาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๘ เรียบร้อยแล้ว จำนวน ๑๓ คน

ข) การเตรียมการกำลังคนรองรับ

กรมการบินพลเรือนจำเป็นต้องขอเพิ่มอัตรากำลังเร่งด่วนในตำแหน่งพนักงานราชการ โดยกำหนดกลุ่มงานเชี่ยวชาญพิเศษ กลุ่มงานเชี่ยวชาญเฉพาะ และกลุ่มงานเทคนิคพิเศษ ซึ่งเป็นการดำเนินการที่คู่ขนานกับการดำเนินการระยะสั้น เพื่อให้สามารถใช้บุคลากรปฏิบัติได้ภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว และสามารถกำหนดตำแหน่งและค่าตอบแทนที่จูงใจ เพื่อแก้ปัญหาในระยะสั้นที่มีเป้าหมายเพื่อให้ปฏิบัติงาน รับผิดชอบในการทำหน้าที่ตรวจสอบ จัดทำคู่มือ และกำหนดหลักเกณฑ์กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เพียงพอ ซึ่งเป็นการดำเนินการเชื่อมต่อกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่จ้างเพื่อวางระบบในระยะสั้น โดยคาดว่าจะมีบุคลากรในด้านการบินกลุ่มเป้าหมาย ที่มีประสบการณ์ให้ความสนใจที่จะสมัครเข้าปฏิบัติงาน และนอกจากจะสามารถใช้บุคลากรได้ทันทีแล้ว ยังประหยัดงบประมาณในการอบรมบุคลากรกลุ่มเหล่านี้ได้ส่วนหนึ่ง เช่น การอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์หรือการอบรมหลักสูตรเฉพาะในการเตรียมความพร้อมเพื่อเป็น

/เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ...

เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ (Inspector) กับเครื่องบินแบบต่างๆ ที่ยากจะพัฒนาได้ภายในระยะเวลา ๑ - ๓ ปี ซึ่งการจ้างพนักงานราชการที่มีความเชี่ยวชาญดังกล่าว จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเฉพาะในส่วนการพัฒนาต่อยอดในหลักสูตรที่มีการปรับปรุง ให้ทันกับการเติบโตทางด้านวิชาการบางส่วนเท่านั้น กรมการบินพลเรือนจึงเสนอข้อกำหนดกรอบพนักงานราชการ จำนวนทั้งสิ้น ๔๘ อัตรา โดยแบ่งเป็นกลุ่มเชี่ยวชาญงานพิเศษ ๔๐ อัตรา กลุ่มงานวิชาชีพเฉพาะ ๒ อัตรา และกลุ่มงานเทคนิคพิเศษ ๖ อัตรา โดยการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนพนักงานราชการในแต่ละกลุ่มงาน ได้วิเคราะห์ โดยนำข้อมูลค่าตอบแทนจากบริษัทสายการบินภาคเอกชนมาเทียบเคียง ประกอบกับค่าตอบแทนเฉพาะกลุ่มเชี่ยวชาญงานพิเศษระดับประเทศ ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายพนักงานราชการ (ฉบับที่ ๒) ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ซึ่งกำหนดค่าตอบแทนไม่เกิน ๑๖๓,๘๐๐ บาท/คน/เดือน รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๒

๒.๓.๕ การแก้ไขปัญหาด้านกฎหมาย

กรมการบินพลเรือนอยู่ระหว่างดำเนินการยกย่องพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศฉบับใหม่ทั้งฉบับ ซึ่งต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับภาคผนวกทั้ง ๑๔ ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ (อนุสัญญาชิคาโก) โดยได้นำร่างเดิมของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ได้รับฟังความคิดเห็นแล้ว กฎหมายฉบับปัจจุบัน และกฎหมายของประเทศอื่นๆ ได้แก่ กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น มาเป็นแนวทางในการยกย่องด้วย ซึ่งจะสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘

๓. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาการดำเนินการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ตลอดจนข้อเสนอของกรมการบินพลเรือนแล้ว เห็นว่า เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาอันเกิดขึ้นจากข้อบกพร่องของการดำเนินการตามข้อค้นพบของ ICAO สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรดำเนินการ ดังนี้

๓.๑ แก้ไขปัญหาในเรื่องกำหนดกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการของกรมการบินพลเรือนเป็นกรณีพิเศษตามที่กรมการบินพลเรือนเสนอในข้อ ๒.๓.๔ ๒) โดยอาศัยอำนาจของหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ตามความนัยมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ ตามร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ปรากฏในสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓.

๓.๒ ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้าง บทบาทหน้าที่ และอัตรากำลังของกรมการบินพลเรือนเป็นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ และการโอนย้ายงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานมาอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะสามารถดำเนินการนำเสนอได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘ โดยดำเนินการดังกล่าว จะจัดตั้งคณะทำงานระดับกระทรวงประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคม กรมการบินพลเรือน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานงบประมาณ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อพิจารณาการปรับโครงสร้างให้เป็นไปด้วยความรอบคอบครบถ้วนตามมาตรฐานของ ICAO และบทบัญญัติตามกฎหมายไทย ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะเร่งรัดดำเนินการนำเสนอภายในเดือนพฤษภาคมและมิถุนายน ๒๕๕๘ ตามลำดับ

๓.๓ ดำเนินการยกย่องพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศใหม่ทั้งฉบับ ให้สอดคล้องกับภาคผนวกของอนุสัญญาของ ICAO โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จ และนำเสนอภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘

/๔. เรื่องที่เสนอ ...

๔. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องเพื่อโปรดพิจารณา ดังนี้

๔.๑ อนุมัติการกำหนดกรอบอัตราค่าจ้างพนักงานราชการและอัตราค่าตอบแทนพนักงานราชการในกลุ่มงานเชี่ยวชาญพิเศษ กลุ่มงานวิชาชีพเฉพาะ และกลุ่มงานเทคนิคพิเศษ เพิ่มขึ้นกรณีพิเศษ จำนวน ๔๘ อัตรา ของกรมการบินพลเรือน โดยอาศัยอำนาจของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ตามมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ.๒๕๕๗ ตามร่างคำสั่งที่เสนอมานำเพื่อโปรดพิจารณาลงนามพร้อมนี้

๔.๒ อนุมัติในหลักการให้แต่งตั้งคณะทำงานระดับกระทรวง โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ประกอบด้วย ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม กรมการบินพลเรือน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานงบประมาณ เพื่อพิจารณาการปรับโครงสร้างกรมการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO และบทบัญญัติตามกฎหมายไทย และจะนำเสนอเพื่อพิจารณาภายในเดือนพฤษภาคม และมิถุนายน ๒๕๕๘ ตามลำดับ

๔.๓ รับทราบการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องดังกล่าวข้างต้น

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลอากาศเอก



(ประจัน จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองการเจ้าหน้าที่

โทร ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๗๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๖๑๑๕

ร่าง
พิมพ์
ทนาย
ตรวจ