

ทางออก นอกตำรา



■ บากปั้น บุญเลิศ

มี

นาคม 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประกาศปีกธงแดงให้ประเทศไทยติดอยู่ในรายชื่อของประเทศที่ไม่ได้มาตรฐานการบิน

ธงแดง เป็นเครื่องหมายทางการบินระหว่างประเทศที่แสดงให้เห็นว่า ไทยไม่สามารถแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ตามมาตรฐานการบินสากลได้ภายในเวลา 90 วัน

ก่อนหน้านั้น ในเดือนมีนาคม 2558 ทาง ICAO มีมติเตือนให้กรรมการบินพลเรือนแก้ไขปัญหาด้านการบิน ความหละหลวมในการออกใบอนุญาตการเดินทางอากาศ (AOC)

หลังจากเข้ามาตรวจสอบแล้วพบว่า รัฐบาลไทยมีการอนุมัติใบอนุญาตสายการบินอย่างหละหลวม ไร้มาตรฐาน และไร้การควบคุม การกำกับด้านความปลอดภัย

คุณแทบไม่เชื่อว่า ภายในระยะเวลา 9 เดือน ย้อนหลังออกไป กรมการบินพลเรือนที่มีผู้ดูแลใบอนุญาตด้านการบิน การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยแค่ 11-12 คน ออกใบอนุญาตให้สายการบินเพิ่มจาก 18 สายการบิน เป็น 42-45 สายการบิน ที่รำลือกันว่ามีการกินกันจนพุงกาง

แม้แต่ "อลันสมิธ" อริสมันต์ พงษ์เรืองรอง ร.อ.รชฎ พิสิษฐบรรณกร ก็สามารถเป็นเจ้าของสายการบินสกาย วิว แอร์เวย์ และสายการบิน อาร์ แอร์ไลน์ได้ บางสายการบินมีเงินลงทุนแค่ 100 ล้านบาทก็สามารถเป็นเจ้าของสายการบินได้แล้ว อะไรมันจะง่ายปานนั้น

โปรดอย่าถามว่า ใครคนไหน เป็นผู้ลงนามอนุมัติให้แต่ละสายการบิน เพื่อยกระดับไทยให้เป็น "ฮับการบิน" แต่ถ้าใครอยากรู้ความจริงเพิ่มเติม ผมชี้โพรงให้ไปถามจากปากของ "ศุภชาติ สิทธิพันธุ์ - วรเดช หาญประเสริฐ" ที่เป็นรัฐมนตรี อธิบดีในหัวนั้น น่าจะได้ความจริงอันเจ็บปวดในธุรกิจนี้

เพราะพิษของการติดธงแดงนั้นก่อให้เกิดวิกฤติกับสายการบิน และผู้ที่มีอาชีพเกี่ยวข้องกับการบินอย่างหนึ่งหน่วง เนื่องจากนานาชาติประเมินมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของไทยต่ำลง การเดินทางอากาศจากไทยเข้าไปยังประเทศต่างๆ ในกรณีที่ต้องขออนุญาตเป็นรายเที่ยวบินทำการบินไม่ได้

บาดแผล'ปีกธงแดง' พืชการบินที่กินกันพุงกาง

เนื่องจาก ICAO ระบุว่า ประเทศที่มีธงแดงปักอยู่ คือประเทศที่มีปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) และหมายถึงการที่รัฐไม่สามารถให้การควบคุมดูแลเรื่องความปลอดภัยได้เพียงพอต่อการบังคับใช้มาตรฐานการบินอย่างมีประสิทธิภาพ

แต่ไม่ได้หมายความว่าสายการบิน สนามบิน หรือเครื่องบินที่ให้บริการในประเทศนั้น จะมีความบกพร่องด้านความปลอดภัยเสมอไป

แปลไทยเป็นไทยให้เห็นภาพชัด ธงแดงเป็นตัวบ่งบอกว่ารัฐบาล หน่วยงานที่กำกับด้านความปลอดภัย ในการกำกับด้านการบินที่ชีวิตผู้คนแขวนไว้ในอากาศ มีปัญหาหนัก

ตอนนั้นผมคลุกวงในท่ามกลางนี้ ได้ยินจากปากของผู้ประกอบการสายการบินว่า ใบอนุญาตปฏิบัติการด้านการบินนั้น มีราคาต่างวาดที่ต้องจ่าย การไปตรวจสอบเรื่องใดเรื่องหนึ่งแค่ 1 รายการมีมูลค่าที่ต้องควักเงินจ่ายให้เจ้าหน้าที่เป็นหมื่นเป็นแสนบาทขาดตัว

ธงแดงของ ICAO นานกว่า 2 ปีครึ่ง ส่งผลให้ไทยสูญเสียโอกาสด้านการบินอย่างมาก ไม่เฉพาะมีผลโดยตรงกับเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำที่ไม่ได้บินในตารางเวลาล่วงหน้าตามปกติ แต่ส่วนใหญ่จะเป็นเครื่องบินที่รับนักท่องเที่ยวจากบริษัททัวร์ที่เข้ามาไทยปีละนับ 10 ล้านคนอย่างจิ้งหนับ

นอกจากนี้ยังกระทบกับการเปิดเส้นทางการบินเส้นใหม่ สายการบินใหม่ที่บินออกจากประเทศไทย เพราะสายการบินเหล่านี้ จะต้องมีการขอใบอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนที่มีปัญหาด้านมาตรฐานความปลอดภัยนั่นเอง

ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน ออสเตรเลีย ไม่อนุญาตให้เครื่องบินเช่าเหมาลำจากไทยบินมาลงจอดอยู่ช่วงหนึ่ง

ขนาดสายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ที่มีมาตรฐานการบินในระดับสากล ต้องยกเลิกเที่ยวบิน "กรุงเทพฯ-ซัปโปโร" ขณะที่เที่ยวบินกรุงเทพฯ-นาริตะ (โตเกียว) และกรุงเทพฯ-คันไซ (โอซากา) แม้จะให้บริการได้ตามปกติตามตารางเวลาเดิม แต่ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินได้

การบินไทยต้องปิดเส้นทางการบินในสหรัฐอเมริกา และยุโรปหลายประเทศ นักแอร์ต้องยกเลิกเส้นทางการบินไป 17-18 เส้นทางการบิน นี่คือพิษภัยของการปักธงแดง

วันนี้รัฐบาลพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา แก้ปัญหาแดงได้ หลังจากมีการปฏิรูประบบการบินครั้งใหญ่ มีการปรับโครงสร้างหน่วยงานควบคุมดูแลระบบการบินของไทย แยกเป็น 4 ด้าน

1. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีฐานะเป็นองค์กรของรัฐที่ไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ มีสภาพเป็นนิติบุคคล มีกฎหมายเฉพาะรองรับการทำงาน ทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulator) มาตรฐานการบินและการออกใบอนุญาต อยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม

2. กรมท่าอากาศยานจะเป็นหน่วยงานปฏิบัติ (Operator) อยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม มีฐานะเป็นหน่วยงานราชการ รับผิดชอบบริหารท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง 28 แห่ง หรือที่จะมีเพิ่มเติมในอนาคต

3. สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของเรือและอากาศยานที่ประสบภัย

4. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย หรือผู้รอดชีวิต มีบุคลากร 70 คน แต่บาดแผลที่ทิ้งไว้ที่นั่นเหลือคณานับ แม้ว่ารัฐบาลจะประกาศว่าจะออกใบอนุญาตให้ 12 สายการบินที่ถูกคำสั่งหยุดปฏิบัติการด้านการบินไปก่อนหน้านี้ให้เดินอากาศได้

ทว่าสำหรับ บริษัท ซีดี แอร์เวย์ จำกัด ผู้ให้บริการสายการบิน “ซีดี แอร์เวย์” บริษัท สายการบินเอเชียน จำกัด ผู้ให้บริการสายการบิน “เอเชียนแอร์” ถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ บริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด ผู้ให้บริการสายการบิน “กานต์แอร์” บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จำกัด ผู้ให้บริการ “เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์” ดับสนิท

หลังจากนี้ท้องฟ้าอาจเปิดกว้างขึ้นมา แต่ถึงนาที่นี้ มี 4 สายการบินที่ไม่สามารถไปต่อได้ และกำลังต่อรองกับรัฐในเรื่องกระบวนการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (re-AOC) ประกอบด้วย สายการบินเอเชียน แอดแลนติก สายการบิน เจ็ทเอเชีย สายการบินแอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น และ สายการบินกานต์แอร์

บทเรียนราคาแพงจากนโยบาย “Open Sky Policy” ที่นักการเมืองและทุนสีเทาสรรค์สร้างไว้ ได้จารึกในประวัติศาสตร์การบินของไทย...เราไม่ควรให้คน 11-12 คน มาดูแล 42 สายการบินอีกต่อไป ■