

งานสัมมนาวิชาการและรับฟังความคิดเห็น
เรื่อง “ความจำเป็นของการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน
ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน”

วันพุธที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 เวลา 13.30 – 16.30 น.

ณ ห้องประชุมจิตติ ตังศภัทย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะผู้เรียบเรียง

สุดาร์ตน ตริเทพ*

ธนพร ปักชาจันทร์**

สิริบุญ สุวรรณเลิศ***

เดชาธร วิเวโก****

โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ร่วมกับสมาคมนักบินไทยจัดสัมมนาทางวิชาการเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากตัวแทนของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนถึงกรณีความจำเป็นในการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน โดยร่วมกันพิจารณาว่าประเทศไทยเหมาะสมหรือควรที่จะมีการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินหรือไม่ ตลอดจนพิจารณาถึงวัตถุประสงค์และข้อกังวลทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชนในการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน เพื่อเป็นการช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน

ในการสัมมนาครั้งนี้ ประกอบไปด้วยวิทยากรดังนี้

1. นายปรีดา ยังสุขสถาพร รองผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT)
2. กัปตัน สอนง มิ่งเจริญ ผู้แทนสมาคมนักบินไทย
3. กัปตัน พัฒน์ วินมุน ประธานกรรมการฝ่ายปฏิบัติการ โรงเรียนการบินกรุงเทพ บริษัทบางกอกเอวีเอชั่นเซ็นเตอร์ จำกัด (Bangkok Aviation Center: BAC)

* น.บ. (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, น.บ.ท.

** น.บ. (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

*** น.บ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**** น.บ. มหาวิทยาลัยรามคำแหง, น.บ.ท.

4. อาจารย์ประเสริฐ ป้องป้อมศึก อาจารย์พิเศษคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

โดยมี อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี เป็นผู้ดำเนินรายการ

สาระสำคัญของงานสัมมนามีดังต่อไปนี้

อาจารย์ประเสริฐ ป้องป้อมศึก: พิจารณาเรื่องข้อดีและข้อเสียตลอดจนความจำเป็นของการจัดตั้งสภาวิชาชีพ นักบินได้ดังนี้

ในเชิงหลักการทางวิชาการ กระบวนการทำให้อาชีพใดอาชีพหนึ่งมีมาตรฐานและไม่สามารถประกอบอาชีพนั้นได้ง่าย (professionalization) โดยอาชีพปกติประชาชนสามารถจะทำอาชีพอะไรก็ได้ แต่การทำให้เป็นวิชาชีพจะต้องมีกระบวนการเข้าสู่อาชีพ พิจารณาในเชิงลบซึ่งเป็นข้อเสียของการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินในมุมมองของหลายคน ประการแรกมองว่าเป็นการสร้างกำแพงเข้าสู่อาชีพ ประการที่สอง มีหน่วยงานของรัฐกำกับอยู่แล้วในการทำอาชีพต่างๆ หากมีสภาวิชาชีพขึ้นหมายความว่า จะเกิดการกำกับขึ้นมา 2 ระบบหรือไม่ ซึ่งก่อให้เกิดการทับซ้อนของการกำกับกับการเข้าสู่อาชีพ ประการที่สาม อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นในทางวิชาการ นั่นคือ การเกิดสภาวิชาชีพจะทำให้เกิดชนชั้นนำกลุ่มใหม่ หากมีสภาวิชาชีพประชาชนทั่วไปจะถูกกันออกไปจากการให้ความเห็นเรื่องจรรยาบรรณ การทำวิชาชีพต่างๆ โดยบอกว่ากลุ่มของวิชาชีพนั้นๆ เท่านั้นที่มีความชอบธรรมในการกำกับดูแลตนเอง

ในส่วนตัวของผู้บรรยาย รู้สึกไม่ค่อยเห็นด้วยกับการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน ตามเหตุผลที่กล่าวข้างต้น ตลอดจนกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยมองว่าในหลักเศรษฐศาสตร์เป็นการขัดต่อหลักการเปิดตลาดเสรี อันเป็นการสะท้อนหลักความเป็นจริงที่มีอยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันมีความเห็นว่าอาจมีเหตุผลด้านดีของการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน ซึ่งโดยส่วนตัวมองเห็น 2 ประการ คือ ประการแรก ความชอบธรรมในทางเนื้อหาของนักเทคนิคทั้งหลายโดยมองว่าเป็นสิ่งที่ไม่ใช่คนทั่วไปจะทราบได้ และประการที่สอง สนับสนุนแนวคิดเรื่องการสร้างความเข้มแข็งทางภาคประชาชนหรือในภาคของผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholder participation) ซึ่งผู้บรรยายไม่สนับสนุนวิธีคิดแบบใช้ระบบกรรมการข้างบนควบคุมลงมาที่หน่วยกำกับด้านล่าง โดยผู้บรรยายส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องกับผู้ที่มีหน้าที่กำกับดูแล โดยมีเหตุผลดังนี้

เหตุผลประการแรก เหตุผลเรื่องความชอบธรรมในเชิงเนื้อหาของนักเทคนิค ในทางกฎหมายการบิน กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดไว้ว่ารัฐแต่ละรัฐกำกับดูแลกิจการการบินกันเอง สิ่งที่ถูกกฎหมายทำได้คือให้จัดตั้งกรรมการบินพลเรือนหรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ที่ใช้อำนาจในการกำกับโดยออกใบอนุญาตหรือใบสำคัญต่างๆ เห็นได้ว่าสิ่งที่กฎหมายทำได้คือการให้อำนาจ แต่สิ่งที่กฎหมายทำไม่ได้คือให้ความชอบธรรม ในกรณีที่เกี่ยวข้องเรื่องเทคนิคที่ต้องใช้ความรู้ความสามารถต่างๆ หลักต้องการคนที่มีความรู้ มีความสามารถ มีประสบการณ์เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น กรณีนักบิน จะเห็นว่ารัฐจะต้องไปหาคนที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่จะมากำกับดูแลในเนื้อหาเรื่องนั้นๆ ซึ่งรัฐจะทำได้ค่อนข้างยากเนื่องจากเหตุผลข้อจำกัดหลายอย่าง แต่ในขณะที่ผู้เชี่ยวชาญในด้านปฏิบัติมีความชอบธรรมในเชิงเนื้อหามากกว่าหรือไม่ นั่นคำตอบคือมีเพราะคนกลุ่มนี้เป็นคนทำงานที่ต้องผ่านกระบวนการเรียน มีประสบการณ์และมีความรู้ในทางเนื้อหา แต่สิ่งที่คนกลุ่มนี้ไม่มีคือไม่มีอำนาจในส่วนเข้ามากำกับดูแล จึงเป็นข้อดีข้อเสียที่ต่างกัน ดังนั้นสิ่งที่

เกิดขึ้นฝ่ายหน่วยงานกำกับดูแลของภาครัฐซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่กำกับดูแลต้องหาคนเข้ามาในระบบเพื่อกำกับฝ่ายที่เป็นผู้เชี่ยวชาญภาคปฏิบัติ ในขณะที่ทางฝ่ายผู้เชี่ยวชาญภาคปฏิบัติมองว่าตนมีความชอบธรรมในการดูแลกันเองแต่ในความเป็นจริงไม่มีอำนาจ ดังนั้นจึงต้องหาทางเข้ามาเกี่ยวกับการใช้อำนาจในการกำกับดูแล สิ่งที่เกิดขึ้นในทางระหว่างประเทศคือ มีการใช้ระบบการบริหารจัดการ ตัวอย่าง สหรัฐอเมริกาซึ่งมีความชัดเจนในเรื่องการบริหารจัดการ แม้ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้กำกับดูแลแต่ก็พยายามดึงคนจากฝ่ายที่เชี่ยวชาญภาคปฏิบัติเข้ามาช่วยในการใช้อำนาจในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการมอบอำนาจ การตั้งฝ่ายเอกชนหรือผู้เชี่ยวชาญเป็นตัวแทนในการเข้าไปกำกับดูแลอีกทีหนึ่ง

เหตุผลประการที่สอง สนับสนุนและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคผู้มีส่วนได้เสีย ในการกำกับดูแลของประเทศไทยมีนายกรัฐมนตรี คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการกำกับการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้ปฏิบัติ แต่ในทางปฏิบัติการใช้อำนาจในการกำกับดูแลผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบินนั้นมีส่วนเข้าไปเกี่ยวข้องได้น้อย แต่กลุ่มคนที่มีอำนาจกำกับดูแลจะมีอำนาจในการให้ความเห็นได้ดีกว่า ซึ่งไม่ใช่ผู้ที่อยู่ในภาคปฏิบัติสำหรับระบบกำกับดูแล

ทั้งนี้ ความหมายของระบบกำกับดูแลในมุมมองของผู้บรรยายเห็นว่าแยกเป็น 2 ส่วนในทางการบิน นั่นคือ

(1) ส่วนที่เป็นมาตรฐานสากล ขั้นตอนในการออกกฎมาตรฐานระหว่างประเทศ กฎเกณฑ์ที่จะเกิดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ซึ่งเป็นผู้จัดทำมาตรฐานขึ้นมาโดยหลักการผู้มีส่วนได้เสีย แม้แต่ของประเทศไทยผู้มีส่วนได้เสียควรจะเข้าไปเกี่ยวข้องได้ตั้งแต่ตอนที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจัดทำ เพราะหลายๆ ประเทศมีการนำผู้มีส่วนได้เสียเข้าไปเกี่ยวข้อง ภายหลังมีการจัดทำร่างกฎมาตรฐานออกมามององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะทำการส่งให้แก่ประเทศต่างๆ เพื่อให้ความเห็นร่างมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยปกติรัฐอาจจะเป็นผู้ให้ความเห็นแต่สิ่งที่ควรเกิดขึ้นคือ ควรจะมีการปรึกษารื้อกับภาคปฏิบัติก่อนว่าในการสร้างกฎระหว่างประเทศนั้นทางภาคปฏิบัติเห็นด้วยหรือไม่เพื่อเป็นการเรียนรู้ร่วมกัน ภายหลังเมื่อมีการออกกฎมาตรฐานระหว่างประเทศจะมีการส่งกลับมาให้รัฐให้ความเห็นชอบซึ่งรัฐอาจจะไม่ถามความเห็นฝ่ายภาคปฏิบัติก็ได้ แต่สิ่งที่ควรจะเป็นคือรัฐควรจะถามฝ่ายภาคปฏิบัติก่อนว่าเห็นชอบหรือไม่ หลังจากมีการแจ้งมาเป็นกฎที่ทุกประเทศเห็นชอบรัฐก็มีดุลพินิจอีกชั้นหนึ่ง นั่นคือ รัฐสามารถแจ้งการปฏิบัติที่แตกต่างได้ ซึ่งในทางกฎหมายการบินมีเรื่องการแจ้งการปฏิบัติที่แตกต่าง โดยรัฐอาจจะไม่ถามภาคปฏิบัติว่าจะแจ้งการปฏิบัติที่แตกต่างหรือไม่ แต่ตามหลักการควรมีการปรึกษารื้อกันว่าเมื่อกฎออกมาแล้วจะมีการปฏิบัติที่แตกต่างสำหรับประเทศไทยหรือไม่กับฝ่ายภาคปฏิบัติ

(2) เมื่อเป็นกฎมาตรฐานระหว่างประเทศแล้ว ประเทศไทยต้องมีการอนุวัติการเป็นกฎหมายของไทย โดยประเทศไทยต้องมีการจัดทำเป็นร่างกฎเกณฑ์ภายในประเทศ ซึ่งในส่วนนี้ภาคปฏิบัติก็ควรเข้ามาเกี่ยวข้องในการร่วมกันจัดทำร่างกฎเกณฑ์ภายในประเทศ เมื่อออกเป็นกฎเกณฑ์แล้วการบังคับการใช้การตีความหรือแผนการบังคับต้องมีแผนปฏิบัติการ (action plan) ซึ่งภาคปฏิบัติควรเข้ามาเกี่ยวข้องในการร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อบังคับกฎนั้นๆ หรือไม่ สุดท้ายกรณีมีข้อพิพาทโต้เถียงกัน ภาคปฏิบัติควรมีข้อคิดเห็นสำหรับการตีความการใช้กฎนั้นๆ หรือไม่

สำหรับผู้บรรยายมองว่าภาคปฏิบัติหรือผู้มีส่วนได้เสีย ควรจะสามารถเข้าไปเกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางได้ หากระบบนี้เข้มแข็งอยู่แล้วมองว่าไม่เห็นความสำคัญของการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน แต่ถ้าระบบนี้ไม่เข้มแข็ง ผู้บรรยายสนับสนุนทุกภาคส่วนที่จะสร้างความเข้มแข็งให้กลุ่มนักบินในการเข้าไปร่วมในการกำกับดูแลในทุกระดับ แม้ว่าในประเทศไทยการออกกฎหมายจะมีการจัดรับฟังความคิดเห็นซึ่งเป็นส่วนปลายทาง แตกต่างกับสหรัฐอเมริกาที่ไม่ได้รับฟังเฉพาะปลายทางแต่มีการรับฟังความเห็นตั้งแต่ต้นทาง เช่น การช่วยกันคิดและช่วยกันทำในการเสนอรูปแบบการออกหลักเกณฑ์และเมื่อออกเป็นกฎหมายมีการช่วยกันดูไม่ใช่เพียงแต่รับฟัง ดังนั้นโดยส่วนตัวผู้บรรยายอยากให้เป็นเรื่องการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง

ต่อมาพิจารณากรณีที่มีการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินจะมีการกำหนดหน้าที่อย่างไร ในมุมมองนักกฎหมายพิจารณาจากกฎหมายการบินในประเทศไทยมีอยู่ ได้ดังนี้

(1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งมีหมวดผู้ประจำหน้าที่หรือหมวดนักบินและกฎการบินต่างๆ ข้อสงสัยคือการจัดตั้งสภาวิชาชีพจะมีการออกใบอนุญาตนักบิน (license) ใชหรือไม่ ในความเห็นผู้บรรยายมองว่าออกใบอนุญาตนักบินไม่ได้ เนื่องจากเป็นมาตรฐานระหว่างประเทศที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด ในเรื่องสุขภาพมีการตรวจสุขภาพ เรื่องเวชศาสตร์การบิน เรื่องโรงเรียนการบิน เรื่องการปฏิบัติการ เรื่องการออกใบอนุญาตสิทธิหน้าที่ ข้อสงสัยคือสภาวิชาชีพจะเข้าไปมีบทบาทส่วนใดหรือจะเข้ามาเกี่ยวข้องกับทุกส่วน เช่น การออกกฎต่างๆ โดยการขอเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกกฎหรือในกรณีการบังคับกฎจะเข้าไปพิจารณาหรือไม่เป็นปัญหาที่ต้องช่วยกันพิจารณาว่าจะมีบทบาทอย่างไร

(2) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 เป็นเรื่องของอำนาจนักบินที่มีลักษณะคล้ายตำรวจบนเครื่องบินและเกี่ยวกับการดำเนินคดีทางอาญา ซึ่งทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำลังจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจของนักบินบนอากาศยานต่างประเทศหรือกรณีของอากาศยานไทย จึงมีข้อสงสัยถึงอำนาจนักบินในกรณีเกี่ยวข้องกับคดีที่มีการทำความผิดบนเครื่องบิน นี่คือนักบินที่มองว่าทำให้จำเป็นหรือไม่ที่จะต้องมีการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินให้มีบทบาทขึ้นมาเพื่อจะเข้ามาช่วยพิจารณาว่ากฎหมายที่ให้เกี่ยวข้องกับนักบินโดยตรง แต่นักบินเองยังไม่ทราบข้อมูล ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้เปรียบเหมือนกับพระราชบัญญัติตำรวจบนเครื่องบิน ทำให้สถานะของนักบินในกฎหมายฉบับนี้เหมือนตำรวจบนเครื่องบิน

(3) ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ในการออกใบอนุญาตจัดตั้งสายการบินมีนโยบายในเชิงแรงงานเรื่องการบังคับสัดส่วนจำนวนนักบินคนไทย คำถามที่เกิดขึ้นสภาวิชาชีพนักบินหรือสมาคมมีส่วนเข้าไปกำหนดในเรื่องนี้มากน้อยเพียงใด

(4) พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยตามกฎหมายฉบับนี้ โดยทั่วไปเป็นเรื่องความรับผิดชอบสำหรับสายการบินในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่สินค้า ความเสียหายแก่ร่างกายหรือแก่ชีวิตของผู้โดยสารตลอดจนการขนส่งล่าช้า และเรื่องจำนวนความรับผิดชอบของสายการบินที่จะต้องรับผิดชอบในแต่ละกรณี แต่มีบทบัญญัติบางข้อกำหนดถึงกรณีที่มีผู้เสียหายฟ้องนักบินและลูกจ้างของสายการบินได้ และบางกรณีนักบินอาจจะ

อ้างข้อจำกัดสิทธิแบบเดียวกับสายการบินได้ ซึ่งอาจจะพ้องนักบินให้นักบินรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวได้ สภาวิชาชีพควรเข้าไปมีส่วนในการชี้แจงในการตีความหรือไม่

จากภาพรวมของกฎหมายที่ประเทศไทยมีอยู่นี้ ไม่ว่าจะการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินจะจำเป็นหรือไม่ ควรมีการพิจารณาถึงข้อสงสัยที่กล่าวมาแล้วข้างต้น นอกจากนี้หากเห็นว่ามี ความจำเป็นในการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินข้อสงสัยถัดมาคือสภาวิชาชีพจะมีหน้าที่หรือมีบทบาทอย่างไรตามบริบทกฎหมายต่างๆ ที่มีอยู่ทั้งหมด หากสามารถตอบข้อสงสัยข้างต้นได้ จะสามารถทำให้ร่างกฎหมายกำหนดสิทธิหน้าที่ของสภาวิชาชีพนักบินตลอดจนขอบเขตของกฎหมายได้

พิจารณาประเด็นต่อมา เรื่องสภาวิชาชีพกับสหภาพมีความแตกต่างกัน เนื่องจากอาจมีการสับสนเกี่ยวกับหน้าที่ตามกฎหมายกับสิทธิตามสัญญาจ้างแรงงานซึ่งแตกต่างกัน ในส่วนหน้าที่ตามกฎหมายมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไปแต่เรื่องสิทธิประโยชน์หรือสิทธิตามสัญญาจ้างแรงงานที่นักบินมีเป็นเรื่องระหว่างคู่สัญญาระหว่างนักบินกับสายการบิน ซึ่งสายการบินอาจจะเอาเปรียบนักบินก็ได้ ในความเห็นผู้บรรยายถ้าจะมีสภาวิชาชีพนักบินน่าจะมุ่งสนใจที่หน้าที่ตามกฎหมายเป็นหลัก ส่วนสิทธิตามสัญญาจ้างแรงงานไม่ควรเป็นหน้าที่ของสภาวิชาชีพ เนื่องจากควรเป็นเรื่องของนักบินนั่นเอง

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกรรังษี: สรุปได้ว่า ข้อเสียของการมีสภาวิชาชีพคืออาจทำให้เกิดกลุ่มที่มีอภิสิทธิ์ ส่วนข้อดีคือทำให้เกิดการมีส่วนร่วมเนื่องจากนักบินเข้าไปเกี่ยวข้องกับข้อกฏหมายด้านการบินพลเรือน กฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา ซึ่งในหลายประเทศนักบินมีการซื้อประกันความรับผิดชอบในกรณีที่ผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้โดยสารฟ้องสายการบินและนักบินเป็นการส่วนตัว ในด้านกฎหมายมหาชน เรื่องการออกใบอนุญาต เรื่องโรงเรียนการบิน ทั้งนี้ ทั้งคำถามไว้คือ เมื่อมีการชั่งน้ำหนักข้อดีข้อเสียแล้วว่าจะมีน้ำหนักในการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินแล้ว ควรจะให้สภาวิชาชีพมีหน้าที่ทำอะไรได้บ้าง ซึ่งอาจไม่รวมถึงการออกใบอนุญาตแต่อาจมีส่วนช่วยในด้านอื่นๆ อย่างไร และอธิบายให้เห็นว่าสภาวิชาชีพแตกต่างกับสหภาพซึ่งสหภาพเป็นเรื่องตามสัญญาจ้างแรงงาน

ปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องคือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแล ในมุมมองของหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลจะมองว่าการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินจะช่วยสนับสนุนภารกิจในการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพนักบินในภาพรวมได้อย่างไร และจะมีความร่วมมืออย่างไรสำหรับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะที่เป็นผู้กำกับดูแลกับนักบินในฐานะที่เป็นสภาวิชาชีพ หากมีการจัดตั้งสภาวิชาชีพควรที่จะเป็นไปในลักษณะใด

นายปริดา ยังสุขสถาพร: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ได้มีความขัดข้องในการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบิน เพราะเป็นเรื่องของทางเอกชนที่จะดำเนินการภายใต้ความต้องการของกลุ่มวิชาชีพ

ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือเรื่องฐานอำนาจ ซึ่งโดยหลักการรัฐหนึ่งๆ มีสิทธิที่จะควบคุมกำกับหรือออกกฎหมายและหลักเกณฑ์หรือการปฏิบัติอย่างไรก็ได้ โดยสามารถทำได้อาศัยอำนาจอธิปไตยของรัฐ แต่ในทางการบินโดยเฉพาะการบินพลเรือนที่ผ่านมาเป็นเวลายาวนาน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก จึงมีการกำกับดูแลในเชิงสากลโดยรัฐต่างๆ จึงรวมตัวกันจัดทำสนธิสัญญาซึ่งรัฐแต่ละรัฐมอบอำนาจการออกกฎควบคุมทางอากาศให้แก่องค์กรในระดับสากลเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์ที่นานาชาติเห็นพ้องกัน โดยรัฐต่างๆ ที่เป็นสมาชิกนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวไปปฏิบัติ เพราะฉะนั้นฐานของการ

กำกับดูแลโดยศาลมาจากเหตุผลที่กล่าวไว้ข้างต้น ดังนั้นในแต่ละการเปลี่ยนแปลงในระดับสากล องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะมีการตั้งคำถามแก่รัฐว่าเห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ซึ่งในการร่างกฎเกณฑ์แต่ละรัฐมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานสากลก็ได้ แต่หากไม่ทำประเทศอื่นๆ มีสิทธิปฏิเสธไม่ให้รัฐนั้นบินเข้าประเทศเพราะประเทศที่ปฏิเสธไม่มีมาตรฐานในระดับสากล ประเด็นที่สอง กระบวนการดำเนินการภายในของแต่ละรัฐที่จะออกกฎหมายให้เป็นไปตามอนุสัญญาหรือภาคผนวกต่างๆ ที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในแต่ละปี ปัญหาของประเทศไทยในปัจจุบันคือยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้ทันตามมาตรฐานสากลที่มีอยู่เดิม และยังไม่รวมถึงการปรับปรุงให้หลักเกณฑ์มีความทันสมัย ดังนั้นขั้นตอนการทำงานในปัจจุบันคือเป็นกระบวนการวิ่งย้อนกลับไปออกกฎเกณฑ์ที่ยังคงตกหล่นเพื่อให้มีครบถ้วน ทำให้กระบวนการมีส่วนร่วมของประเทศไทยจึงยังน้อยยังไม่สามารถเชิญภาคส่วนอื่นๆ เข้ามามีส่วนร่วมได้อย่างเหมาะสมเท่าที่ควร ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีความพยายามที่จะดำเนินการตามมาตรฐานสากลให้ครบถ้วนแต่อาจต้องใช้เวลา นอกจากนี้หลักกฎหมายของประเทศไทยยังมีความแตกต่างจากทิศทางที่สากลนิยมค่อนข้างมาก เช่น ลำดับศักดิ์ของกฎหมาย มีออกทั้งประกาศ ข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ข้อบังคับ ระเบียบ ซึ่งลำดับศักดิ์ของกฎหมายต่างๆ เหล่านี้ยังคงสับสนมากขึ้นอยู่กับฐานของการให้อำนาจมาจากที่ใด บางกรณีกฎหมายใช้ชื่อว่าระเบียบเหมือนกันแต่ลำดับศักดิ์ในทางกฎหมายไม่เหมือนกัน โดยต้องไปพิจารณาว่าระเบียบนั้นออกโดยใคร ดังนั้นกฎหมายไทยยังมีความสับสนคลุมเครือค่อนข้างมาก รวมถึงภาษาในการออกกฎหมายมีความสับสน เนื่องจากในอดีตมีการใช้ภาษาไทยเป็นหลัก ภายหลังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการออกกฎหมายลำดับรองเป็นภาษาอังกฤษ มีประเด็นปัญหาเพราะศาลปกครองเคยตัดสินให้การออกกฎหมายจะต้องออกเป็นภาษาไทย ซึ่งทำให้เกิดอุปสรรคเนื่องจากบางคำในภาษาอังกฤษไม่ทราบว่าควรแปลเป็นภาษาไทยว่าอย่างไร เพราะหากแปลความหมายไปอาจสร้างความสับสนมากขึ้น หรือในกรณีที่ออกกฎหมายเป็นภาษาไทยแต่มีการวงเล็บเป็นภาษาอังกฤษ เกิดปัญหาในกรณีที่ต้องอนุวัติการกฎหมายหลายฉบับเกิดการใช้กฎหมายที่ต่างกัน เนื่องจากคนรุ่นหนึ่งร่างกฎหมายด้วยภาษาหนึ่งไว้ทำให้คนอีกรุ่นหนึ่งอาจแปลความหมายที่ไม่ตรงกัน ผู้ใช้และผู้บังคับใช้กฎหมายย่อมเกิดความสับสน เนื่องจากเจตจำนงของการร่างกฎหมายแต่ละช่วงในแต่ละปีไม่เหมือนกัน จึงเป็นปัญหาในกระบวนการร่างกฎหมาย

ประเด็นถัดมา เรื่องการกำกับดูแลซึ่งมีฐานเป็นกฎหมายมหาชนที่บังคับใช้กับทุกคนทุกหน่วยงานโดยไม่เลือกปฏิบัติและเป็นการควบคุมกำกับ กฎหมายการบินพลเรือนมีลักษณะเป็นการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ โดยวิธีการสากลเริ่มจากการกำหนดสิ่งที่ต้องปฏิบัติ และกำหนดสิ่งที่ห้ามปฏิบัติ แต่ทิศทางในอนาคตในเชิงสากลนิยมคือการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมสามารถที่จะเสนอแนวทางอื่นๆ ได้เพื่อให้ปฏิบัติตามกับกฎเกณฑ์สากลที่มีอยู่ เรียกว่า acceptable means of compliance เป็นการเขียนหลักเกณฑ์ไว้ให้กว้างและทางปฏิบัติก็ขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรม หมายความว่าผู้ประกอบการที่ต่างกันก็สามารถมีวิธีการปฏิบัติที่แตกต่างกันได้ จากเดิมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดวิธีการปฏิบัติไว้ให้ต้องทำตามวิธีเดียวเท่านั้น ในอนาคตเป็นไปได้ที่แต่ละผู้ประกอบการจะมีวิธีการปฏิบัติได้แตกต่างกัน

ประเด็นเรื่องการตรวจสอบ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสาขาวิชาชีพส่วนหนึ่ง ยกตัวอย่าง กรณีหลักเกณฑ์ที่ออกเป็นกฎหมายซึ่งกำหนดให้นักบินพาณิชย์สามารถทำการบินได้จนถึงอายุ 65 ปี ทั้งนี้ อุตสาหกรรมมีข้อแตกต่างระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน โดยภาครัฐเกษียณที่อายุ 60 ปี ขณะที่ในภาคเอกชนมีความแตกต่างกันว่าผู้ประกอบการจะรับจ้างนักบิน

จนถึงอายุที่เท่าใด แต่หากต้องทำการบินจะต้องมีอายุไม่เกิน 65 ปี เห็นได้ว่ากฎของรัฐบาลกำหนดให้นักบินทำการบินได้ถึงอายุ 65 ปี แต่สัญญาจ้างกำหนดอายุการทำงานไว้ 60 ปี ทำให้เกิดข้อโต้แย้งว่าบริษัทหรือองค์กรไม่ทำตามกฎหมายทำให้ต้องมีการตีความ สายการบินจึงได้ส่งเรื่องมายังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อตีความ ผู้บรรยายค่อนข้างกังวลกับประเด็นนี้หากมีการส่งคำวินิจฉัยกลับไปจะกลายเป็นบรรทัดฐานซึ่งถูกนำไปใช้อ้างอิงได้และหนังสือชี้แจงจากหน่วยงานเป็นหนังสือราชการจึงอาจถูกฟ้องร้องได้ จากเรื่องดังกล่าวจะเห็นว่านักบินก็มีความพยายามที่จะต่อสู้ ดังนั้นการตรวจสอบในปัจจุบันของประเทศไทยไม่ได้เกิดจากรัฐเข้าไปตรวจสอบเพียงฝ่ายเดียวแต่เป็นกระบวนการย้อนกลับโดยในองค์กรมีการตรวจสอบและคานกันเองด้วยส่วนหนึ่ง อย่างไรก็ตาม การตรวจสอบบางเรื่องยังไม่ชัดเจน เช่น เรื่องข้อจำกัดเวลาทำการบิน (flight time limitation) ซึ่งยังต้องมีการปรึกษารื้อกันในหลายภาคส่วน

จากที่ผ่านมาทางอุตสาหกรรมการบินได้มีการรายงานให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ แต่เป็นเพียงการแจ้งให้ทราบเรื่องของการบินที่เกินกว่าข้อจำกัดเวลาทำการบินเพียงเท่านั้น ไม่มีการดำเนินการอย่างใดต่อไป เนื่องด้วยการบินที่เกินกว่าข้อจำกัดเวลาทำการบินนั้นเป็นเรื่องปกติและเป็นปัญหาอยู่แล้วในความเป็นจริง แม้ในกฎเกณฑ์จะกำหนดกรอบระยะเวลาไว้ประมาณหนึ่ง แต่มีประเด็นว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องกำกับดูแลอย่างไร รวมไปถึงกรณีนักบินจะต้องดูแลกันเองอย่างไร ในกรณีนักบินที่ขอยืมตัวมาจากหน่วยงานราชการนั้นมีปัญหาคือไม่สามารถตรวจสอบจำนวนที่ทำการบินให้กับทางราชการได้ เมื่อมาทำการบินในเชิงพาณิชย์จึงเกิดปัญหาในเรื่องระยะที่เวลาทำการบิน ซึ่งในบางครั้งนักบินไม่ได้มีความเต็มใจที่จะทำการบิน แต่ได้รับความกดดันจากฝ่ายบริหาร เช่น ถ้าไม่ทำการบินอาจจะถูกให้ออกจากงาน ลดงาน หรืออาจได้รับมอบหมายงานที่มากเกินไปจนนักบินเกิดความเหนื่อยล้า โดยมีหลายกรณีที่นักบินจงใจรายงานเป็นเท็จต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและควรต้องถูกบังคับด้วยเรื่องของวินัยต่อไป แต่กลับพบว่าอาชีพนักบินได้รับการคุ้มครองค่อนข้างมาก หากไม่ใช่เรื่องเกี่ยวกับการแพทย์แล้วการที่นักบินจะถูกถอดถอนใบอนุญาตนักบินนั้นเป็นไปได้ยาก เท่าที่ผู้บรรยายทราบยังไม่มีกรณีถอดถอนใบอนุญาตเนื่องด้วยสาเหตุการทำผิดวินัยหรือผิดจรรยาบรรณนักบิน ยกกรณีตัวอย่างกรณีหนึ่งโดยสถานที่เกิดเหตุอยู่นอกในประเทศไทย นักบินไม่ควรทำการบินกลับมาที่ประเทศไทย ควรจะจอดเครื่องบินไว้ที่ประเทศนั้นแล้วทำการตรวจสอบให้เรียบร้อยก่อน แต่นักบินได้ตัดสินใจทำการบินกลับมาที่ประเทศไทยและรายงานว่าเกิดเหตุที่ประเทศไทย ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วเป็นที่น่าเชื่อว่าเหตุการณ์นั้นไม่ได้เกิดขึ้นที่ประเทศไทย และเมื่อได้รับทราบถึงข้อมูลในเชิงลึกแล้วพบว่า มีประเด็นในเรื่องความกดดันทางการบริหารอยู่ด้วย ดังนั้น ในส่วนของการจัดตารางบินและการหมุนเวียนเครื่องบิน (aircraft rotation) ผู้บรรยายคาดว่าหากมีการจัดตั้งสภาวิชาชีพนักบินแล้วจะส่งผลให้มีพื้นที่สำหรับนักบินมากขึ้น ทำให้นักบินมีมุมมองที่เปลี่ยนไปต่อการปฏิบัติการบิน โดยนักบินไม่ต้องรับแรงกดดันจากฝ่ายบริหารเพียงอย่างเดียว

ประเด็นที่ห้า ผู้บรรยายเกริ่นถึงการทำงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่อยู่ระหว่างการจัดงานตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด โดยปัจจุบันการรับรองให้เป็นสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved Training Organization: ATO) ในเรื่องของเทคโนโลยีควบคุมอากาศยานระยะไกล (Remotely Piloted Aircraft Systems: RPAS) หรือส่วนที่เกี่ยวกับนักบินพาณิชย์ ยังไม่เรียบร้อยและเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จต่อไป โดยประเด็นที่ผู้บรรยายเสนอได้แก่การตั้งข้อสังเกตว่าเมื่อกล่าวถึงคำว่านักบิน ก็มักจะนึกไปถึงนักบินพาณิชย์ แต่ในปัจจุบันมีนักบินที่ไม่ใช่นักบินพาณิชย์ เช่น ผู้ที่ควบคุมอากาศยานไร้คนขับ (unmanned aircraft) ก็ถือว่าเป็นนักบิน

เช่นเดียวกัน ดังนั้นบุคคลดังกล่าวจะอยู่ในการกำกับดูแลของสภาวิชาชีพนักบินหรือไม่ และต้องกำกับดูแลอย่างน้อยเพียงใด หรือในกรณีนักบินกีฬาทางอากาศที่มีทั้งนักบินกีฬาอาชีพและนักบินกีฬาสมัครเล่น สภาวิชาชีพนักบินจะเข้าไปควบคุมดูแลหรือไม่ รวมไปถึงนักบินต่างชาติที่เข้ามาบินในประเทศไทย จะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของสภาวิชาชีพนักบินอย่างน้อยเพียงใด เนื่องด้วยนักบินต่างชาติก็อยู่ภายใต้บริษัทเดียวกันกับนักบินส่วนใหญ่ในประเทศไทย หากมองในมุมกลับอาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมการบินไม่ได้มีความต้องการให้นักบินถูกควบคุม กล่าวคือต้องการให้นักบินมีความเสรี เนื่องด้วยผู้บรรยายได้รับทราบมาว่าผู้ประกอบการสายการบินบางรายหานักบินไทยได้ยากมาก จึงต้องอาศัยนักบินต่างชาติ แต่เนื่องจากอาชีพนี้ต้องได้รับการควบคุมจากกระทรวงแรงงานโดยนักบินถือเป็นอาชีพสงวน หรือในส่วนของกฎหมายจากกระทรวงคมนาคมที่กำกับเรื่องสัดส่วนของนักบินในสายการบิน ดังนั้นทำให้สายการบินบางสายการบินต้องถูกปรับบ่อยครั้ง ด้วยเหตุนี้อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินต้องการให้มีการเปิดเสรีทางการบิน ซึ่งเป็นประเด็นที่สภาวิชาชีพต้องนำไปพิจารณาต่อไป

ในเรื่องของสวัสดิการ จากที่ได้กล่าวไว้ในประเด็นที่ 4 เรื่องการตรวจสอบว่าในบางสายการบินจะมีระบบประกันให้นักบินหากเป็นกรณีที่นักบินถูกเพิกถอนใบอนุญาตเนื่องจากเหตุผลทางการแพทย์ โดยจะมีค่าใช้จ่ายให้ แต่ในบางสายการบินนั้นไม่มีประกันดังกล่าว จึงเป็นที่น่าสนใจว่า จะให้การคุ้มครองอาชีพนี้อย่างไร หากเมื่อนักบินไม่สามารถทำการบินแล้วนั้นจะมีทางเลือกอาชีพอื่นใด หรือไม่ โดยสภาวิชาชีพควรต้องคำนึงว่ากรณีนักบินที่อายุ 65 ปี แล้วนั้น ถ้าไม่สามารถทำการบินได้แล้วจะรับไปเป็นครูการบินหรือไม่ อาจเป็น ครูฝึกภาควิชาการ (ground instructor) หรือทำอาชีพอื่นใดหากถูกเพิกถอนใบประกอบวิชาชีพ ซึ่งเรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องที่สภาวิชาชีพต้องคำนึงถึงเช่นกัน เนื่องด้วยอาชีพนักบินนั้นมีความแตกต่างจากทนายความ วิศวกร สถาปนิก แพทย์ หรือนักบัญชีค่อนข้างมาก กล่าวคืออาชีพดังกล่าวมานั้นสามารถประกอบอาชีพโดยปัจเจกบุคคลได้ หรือสามารถประกอบการในนามส่วนบุคคลได้ แต่นักบินพาณิชย์นั้นต้องมีสังกัด เว้นแต่เป็นนักบินส่วนบุคคล หรือกรณีเป็นนักบินกีฬาก็ต้องมีสังกัด จึงเกิดมุมมองที่ต้องคำนึงถึงว่าสภาวิชาชีพของนักบินนั้นมีลักษณะที่แตกต่างจากสภาวิชาชีพอื่นๆ ดังนั้นจะสร้างความแตกต่างเหล่านี้ให้มีความสร้างสรรค์และเกิดประโยชน์อย่างไร และเมื่อย้อนกลับไปส่วนที่อาจารย์ประเสริฐ ป้องป้อมศึก กล่าวไว้เกี่ยวกับการใช้งานกฎหมายบางฉบับโดยนักบินเป็นผู้ใช้งานดังนี้ เสมือนว่านักบินเป็นเจ้าของพนักงานหรือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในตัวเอง เมื่อในบางกรณีนักบินถือเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในตัวเองด้วยแล้วนั้น สภาวิชาชีพนักบินต้องเข้ามากำกับดูแล มีข้อสังเกตว่าสภาวิชาชีพนักบินจะเสนอต่อรัฐอย่างไรในเชิงการเข้ามากำกับดูแล จากที่กล่าวไปข้างต้นว่าต้นสังกัดจะมีประกันให้นั้น เมื่อเป็นกรณีนี้การประกันนั้นอาจเป็นการประกันโดยภาครัฐเนื่องด้วยรัฐเป็นผู้มอบอำนาจให้นักบิน ท้ายที่สุดรัฐไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบในเรื่องนี้ได้ โดยสภาวิชาชีพนักบินอาจจะสามารถผลักดันเรื่องนี้ต่อไปได้

ประเด็นที่หก ผู้บรรยายกล่าวถึงเรื่อง ข้อตกลงร่วมกันหลายฝ่าย (mutual recognition arrangement)¹ โดยเฉพาะเรื่องของ ใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำเที่ยวบิน (flight crew licensing) ซึ่งเป็นความคืบหน้าล่าสุดในอาเซียน โดยจะให้ความสอดคล้องกันของใบอนุญาตนักบินกล่าวคือต้องใช้รูปแบบและกฎเกณฑ์ โดยสามารถใช้อินนุญา

¹ Mutual Recognition Arrangement คือ ข้อตกลงยอมรับร่วมกันในเรื่องคุณสมบัติ ของนักวิชาชีพ ซึ่งเป็นข้อตกลงเกี่ยวกับการแสวงหาจุดยอมรับร่วมกันเรื่องคุณสมบัติของผู้ ทำงานด้านบริการโดยเฉพาะในกลุ่มที่เป็นนักวิชาชีพ

นั้นในการบินระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน เช่น หากมีนักบินสัญชาติพม่า อินโดนีเซีย มาทำการบินในประเทศไทย ประเทศไทยสามารถตอบรับได้ทันที ซึ่งในปัจจุบันนี้ยังใช้ระบบการตรวจสอบซึ่งสร้างปัญหาให้อุตสาหกรรมการบินพอสมควร เนื่องด้วยประเทศไทยมีระยะเวลาของใบอนุญาตเพียง 1 ปี แต่ก็อาจจะไปเสียเวลาในส่วนการตรวจคนเข้าเมืองหรือส่วนอื่นๆ ที่ทำให้ระยะเวลาการจ้างงานหายไป 2-3 เดือน ก็มีความจำเป็นต้องไปทำการขออนุญาตใหม่ ซึ่งทำให้เกิดปัญหากับสายการบินเล็กมากพอสมควร ดังนั้นการดำเนินการเรื่อง ข้อตกลงร่วมกันหลายฝ่าย จะสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกรรังษิ: ได้สรุปในส่วนการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับนักบิน จากที่ผู้บรรยายได้เริ่มจากการอธิบายถึงการบินพลเรือนมีความเกี่ยวข้องกับองค์การระหว่างประเทศจากการที่รัฐได้ไปทำความตกลงอนุสัญญาชิคาโก และมอบอำนาจให้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีการเรียกประชุมผู้แทนออกกฎเกณฑ์ เพื่อให้แต่ละรัฐรับไปใช้เพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนั้น เรื่องกระบวนการนำกฎหมายระหว่างประเทศมาทำให้เป็นกฎหมายภายในนั้นเป็นสิ่งที่บ่งบอกว่ากฎเกณฑ์เรื่องนักบินของประเทศไทยนั้นเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ ต่อมาจึงต้องมาพิจารณาว่าหากนำมาใช้เป็นกฎหมายภายในต้องมีการกำกับดูแลอย่างไร ซึ่งต้องเชื่อมโยงไปในส่วนวิธีการเพื่อความปลอดภัยและเรื่องการตรวจสอบ เช่น เรื่องอายุการทำงานของนักบิน การทำการตรวจสอบในปัจจุบันไม่ได้มีเพียงการตรวจสอบระหว่างรัฐเท่านั้น เอกชนก็มีตรวจสอบกันเองซึ่งจะสะท้อนไปถึงเรื่องหลักการมีส่วนร่วมที่ อาจารย์ ประเสริฐ ป้องป้อมศึก ได้กล่าวไว้ แต่ในเรื่องการตรวจสอบก็มีปัญหาเช่น เรื่องวินัยการถอดถอนใบอนุญาต ต่อมาในประเด็นที่ทำได้แก่บุคคลใดจะเป็นนักบินภายใต้สภาวะวิชาชีพ จะมีเพียงนักบินพาณิชย์ หรือจะรวมถึงอากาศยานไร้คนขับ นักบินกีฬา และนักบินต่างชาติด้วย จากนั้นผู้บรรยายได้กล่าวถึงเรื่องสวัสดิการในกรณีที่นักบินถูกเพิกถอนใบอนุญาต และในเรื่องการใช้อำนาจอื่นๆของนักบิน เช่นทางมหาชน ทางอาญา อย่างเช่นกรณีนักบินเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งมีคำถามว่าสภาวะวิชาชีพนักบินจะมีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องเหล่านี้หรือไม่ นอกจากนี้ในประเด็นที่หกเป็นเรื่องระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคได้แก่กรณี ความตกลงในอาเซียนที่จะเปิดเสรีการบินซึ่ง ต้องมีการรับรองใบอนุญาตต่างๆ ให้มีความสอดคล้องเป็นเอกภาพกัน จะเห็นได้ว่าหลายเรื่องอยู่ในกรอบของเรื่องระหว่างประเทศและ เรื่องของภูมิภาคว่าท้ายที่สุดแล้วนั้นประเทศไทยจะดำเนินการอย่างไรให้ทันกับมาตรฐานที่ระหว่างประเทศกำหนดซึ่งประเทศไทยเองได้ไปร่วมลงนามรับรอง ดังนั้น บทบาทของนักบินจะเข้าไปมีส่วนอย่างไรกับการอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ดังกล่าว เหล่านี้เป็นประเด็นที่มีความท้าทายว่าหากมีการจัดตั้งสภาวะวิชาชีพนักบินแล้ว สภาวะวิชาชีพนักบินจะเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างไรและจะมีส่วนช่วยส่งเสริมวิชาชีพนักบินอย่างไร และมีคำถามทิ้งท้ายว่า สภาวะวิชาชีพแตกต่างจากสมาคมนักบินไทยในปัจจุบันหรือสหภาพนักบินอย่างไรหรือไม่ ผู้บรรยายท่านต่อไปจะตอบคำถามเหล่านี้

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: หากกล่าวถึงมาตรฐานการทำงานของนักบินในประเด็นที่หนึ่ง การมีสภาวะวิชาชีพนักบินจะช่วยในเรื่องการพิจารณาว่าการปฏิบัติงานของนักบินเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่ หรือเป็นไปตามจรรยาบรรณหรือไม่ ในส่วนนี้สภาวะวิชาชีพนักบินสามารถให้ความช่วยเหลือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ เนื่องด้วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเองไม่มีความรู้ในงานด้านนักบินเท่ากับตัวนักบิน

สำหรับผู้โดยสาร ในการขึ้นเครื่องบินนั้นผู้โดยสารไม่สามารถเลือกกัปตันได้ หากเป็นอาชีพอื่น เช่น ถ้าป่วยไปหาหมอก็จะมีสภาวะวิชาชีพแพทย์และสามารถเลือกหมอได้ หรือเลือกวิศวกรได้ แต่หากเป็นผู้โดยสารเครื่องบินไม่สามารถเลือก

กับต้นได้ แต่ผู้โดยสารต้องการความมั่นใจว่าเครื่องบินทุกลำต้องปลอดภัยเหมือนกัน แม้ในปัจจุบันนี้มาตรฐานการบินในประเทศจะได้รับการตรวจสอบ แต่ก็ยังไม่ได้มาตรฐานที่ดี ดังนั้นผู้บรรยายเองจึงเกิดความคิดที่อยากเข้ามาช่วยอุตสาหกรรมการบินและตอบแทนสังคมจากรู้ประสบการณ์ที่มีเท่านั้น ซึ่งต่อไปในอนาคตไม่สามารถทราบได้ว่านักบินมีสัญชาติใดจึงเกิดเป็นประเด็นว่านักบินไทยยังไม่สามารถกำกับมาตรฐานได้แล้วจะไปกำกับนักบินต่างชาติได้อย่างไร ในกรณีการจะเปิดเสรีทางการบิน หากว่าไม่มีขั้นตอนที่ดีและปล่อยให้ไปตามอุปสงค์ของอุตสาหกรรมรวมถึงสายการบินต้องการนักบินที่ราคาถูก น่าคิดว่าผู้โดยสารจะสามารถมั่นใจได้อย่างไรว่าจะได้รับการดูแลอย่างดี ดังนั้นการมีสภาวิชาชีพนักบินไม่ได้เป็นการปกป้องวิชาชีพนักบินแต่เป็นเรื่องของความปลอดภัยสาธารณะซึ่งสภาจะได้เข้ามามีส่วนร่วมในเรื่องนี้

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหน่วยงานรัฐต่างๆ หรือประชาชนเองสามารถมั่นใจได้ว่าเมื่อมีองค์กรนี้เข้ามาแล้วจะเป็นองค์กรที่เป็นกลางและให้ข้อมูลที่เป็นทางเทคนิค เหล่านี้คือความต้องการเบื้องต้นที่จะตอบได้ว่าในเมื่อมีสมาคมนักบินอยู่แล้วเหตุใดจึงต้องมีสภาวิชาชีพนักบินอีก โดยปกติสมาคมทุกสมาคมทำเพื่อสมาชิกซึ่งโดยหลักการเป็นเช่นนั้นหรือแม้แต่สหภาพเองก็ต้องมีสมาชิก ดังนั้นจุดประสงค์หลักของการก่อตั้งสภาวิชาชีพนักบินค่อนข้างเด่นชัดว่าเวลาเกิดเหตุขึ้นกับสมาชิกประการแรกไม่ยอมให้สังคมด่วนตัดสินการปฏิบัติงานของสมาชิกเพราะว่างานนักบินเป็นงานที่มีขั้นตอนมีระเบียบมีวิธีการทำงานที่แตกต่างจากอาชีพอื่นเวลาเกิดอุบัติเหตุทุกคนมักด่วนสรุปไปก่อน และในปัจจุบันมีนักข่าวในโลกโซเชียลทำให้อาชีพนักบินถูกโจมตีได้ง่ายและเป็นที่สนุกสนาน ผู้บรรยายมีมุมมองความคิดที่ว่าหากนักบินไม่มีความสามารถจริงจะขึ้นบินกันหรือ เหตุที่ผู้บรรยายต้องการให้มีองค์กรที่เป็นกลางคือให้ทุกคนสามารถเชื่อถือได้ โดยตอนนี้ทุกคนอาจคิดว่าสมาคมนักบินดูแลแต่สมาชิก แต่ถ้าหากเป็นสภาวิชาชีพนักบินก็จะมีกลไกซึ่งไม่กล่าวถึงเฉพาะสมาชิกที่เป็นนักบิน

ในส่วนกรรมการมาตรฐาน จะกล่าวถึงสำนักงานการบินพลเรือนของประเทศไทยต้องเข้ามาเป็นคนกลางกระทรวงแรงงาน หรือกระทรวงคมนาคมต้องเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อที่ต้องการให้ข้อมูลหรือการวินิจฉัยมีความเที่ยงตรงและเกิดประโยชน์ในเบื้องต้น หากถามว่าอยากให้มีสภาวิชาชีพหรือไม่ ต้องบอกว่านักบินถูกกฎหมายของ คณะกรรมการความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกำกับขึ้นหนึ่งและต้องมาถูกกำกับจากเรื่องจริยธรรมอีกชั้นหนึ่งด้วย นักบินจึงอยากให้มีแต่ไม่ยอมมีเฉพาะในส่วนเพื่อความปลอดภัย โดยรวมแล้วมีความจำเป็น และการมีสภาวิชาชีพจะช่วยให้อุตสาหกรรมพัฒนาไปอย่างยั่งยืนเพราะอุตสาหกรรมการบินไม่ใช่แค่ซื้อเครื่องบิน ไม่ใช่แค่มีคนเดินทางเยอะแล้วจะยั่งยืน สิ่งที่เป็นแรงผลักดันหนึ่งที่ทำให้เกิดความปลอดภัยคือนักบิน

ในส่วนวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวกับการบินนั้นจะครอบคลุมไปถึงหรือไม่ เช่น ช่างเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ผู้บรรยายเห็นว่าผู้ประกอบอาชีพเหล่านี้หากไม่มีผู้แทนจะก่อให้เกิดอันตรายได้ง่าย การไม่มีผู้แทนกล่าวคือจะมีเพียงนายจ้างเสมอ เมื่อไม่มีผู้แทนและได้รับความกดดันด้านต้นทุนต่างๆ จะกลายเป็นแรงกดดันในการประกอบอาชีพ

ดังนั้นสภาวิชาชีพจะทำหน้าที่สามประการ หนึ่งคือทำในเรื่อง “การส่งเสริมวิชาชีพ” แม้ว่าปัจจุบันจะมีข่าวว่านักบินขาดแคลนจึงต้องไปเรียนบินกันมากขึ้น แบบนี้จะเกิดนักบินที่ไม่มีคุณภาพ ดังนั้นการส่งเสริมวิชาชีพนักบินต้องส่งเสริมอย่างมีระบบตามความต้องการตลาด หากผลิตมามากนักบินก็จะตกงานเป็นต้น ประการที่สองคือ “การคุ้มครอง

วิชาชีพ” ในส่วนของการจ้างงานหากผู้รับจ้างมีผู้แทนก็จะมีการคุ้มครองวิชาชีพและมีสวัสดิการ อย่างเช่นการทำประกัน การสูญเสียใบอนุญาตก็เป็นการคุ้มครองวิชาชีพเป็นมาตรฐานของการจ้างงานอย่างหนึ่งที่สภาวิชาชีพสามารถเข้าไปกำหนดได้ ประการที่สามคือ “การควบคุม” เช่นในบางเรื่องไม่ได้ผิดระเบียบหรือผิดวินัยแต่อาจจะผิดศีลธรรมจรรยา ซึ่งต้องควบคุมด้วยสภาวิชาชีพให้นักบินมีมาตรฐานที่ดี

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี: ได้เน้นย้ำถึงความน่าสนใจจากกรณีที่ถูกโดยสารไม่สามารถเลือกได้ว่าใครจะเป็นคนขับเครื่องบิน และได้สรุปประเด็นเรื่องความแตกต่างระหว่างสมาคมนักบินกับสภาวิชาชีพนักบินว่า สภาวิชาชีพเป็นเหมือนผู้ที่เข้ามาส่งเสริมวิชาชีพ คุ้มครองตัวนักบิน และควบคุมในเรื่องที่นอกเหนือจากเรื่องกฎได้แก่ส่วนของการปฏิบัติที่จะไม่ให้มีเรื่องการผิดศีลธรรมจรรยา สรุปการพูดถึงเรื่องนักบินว่าถ้ามีการส่งเสริมวิชาชีพต้องส่งเสริมอย่างมีระบบโดยไม่ให้เกิดกรณีพลตินักบินจนล้นตลาด ผู้บรรยายท่านต่อไปจะบรรยายว่าเนื่องจากปัจจุบันมีสถาบันการบินเกิดขึ้นมากมาย ประเทศไทยควรจะมีการกำหนดเรื่องมาตรฐานต่างๆอย่างที่กำลัง สนอง มิ่งเจริญ ได้กล่าวไว้ว่าเข้าไปในหลักสูตรการบินให้เป็นไปในทิศทางเดียวหรือไม่ อย่างไร และมีเรื่องใดบ้างที่จะช่วยให้อุตสาหกรรมการบินสามารถพัฒนาไปได้อย่างยั่งยืน

กัปตัน พัฒน์ วินมุน: ต้องการสื่อให้เข้าใจว่า แนวคิดของสภาวิชาชีพไม่ได้ทำเพื่อตัวของนักบินเองเพียงอย่างเดียว แต่จะมองถึงว่าอะไรคือมาตรฐานหลักเพื่อสาธารณะ อะไรคือเกณฑ์มาตรฐานที่จะทำให้ผู้โดยสารปลอดภัย เนื่องด้วยการที่จะมีการปรับปรุงกฎหมายเอื้อต่อนักบินต่างชาติที่จะเข้ามาในภูมิภาคเรา ซึ่งเป็นหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่จะต้องปรับปรุงระเบียบเพื่อรองรับเรื่องดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่เมื่อความต้องการในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินมากขึ้น เช่นความต้องการของสายการบินเองหรือในส่วนอื่นๆ สิ่งที่มาตามคือการไม่มีมาตรฐาน อะไรคือสิ่งที่จะทำให้ประชาชนเข้าใจได้ว่าผู้ที่มาใช้บริการเครื่องบินจะได้ใช้บริการที่ปลอดภัย จะมีหน่วยงานใดที่ยืนยันว่าบุคคลนั้นบินด้วยความปลอดภัยสูงสุด มีหลายขบวนการที่เข้ามาเกี่ยวข้องแต่สิ่งหนึ่งที่สำคัญที่สุดคือการช่วยกันตรวจสอบว่านักบินได้บินอย่างถูกต้องตามมาตรฐานของประเทศไทยแล้ว จะสังเกตได้ว่าช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาประเทศไทยไม่มีอุบัติเหตุใหญ่ที่เกิดจากนักบินไทย มีเพียงกรณีการบินออกนอกเส้นทางเท่านั้น ซึ่งสาธารณะอาจจะมองว่านักบินไม่มีความสามารถพอจึงบินออกนอกเส้นทาง แต่กลับไม่เคยมองถึงปัจจัยที่มีมากกว่านั้นและไม่เคยมีการถามถึงเหตุปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักบิน อาจมีการไปถามจากหน่วยงานได้แก่สายการบินแต่ก็ได้รับคำตอบไปต่างๆ นานา และนักบินเองก็ไม่มีการแถลงว่ามีเหตุปัจจัยใดที่ทำให้ตนตัดสินใจเช่นนั้น หรืออย่างกรณีข่าวใหญ่บนสื่อออนไลน์เมื่อไม่นานมานี้คือเรื่องของการบินที่เครื่องบินล่าช้า เป็นต้น

สำหรับเครื่องบินต้องมองเรื่องความปลอดภัยเป็นหลัก แน่แน่นอนว่าข้อที่หนึ่งคือความปลอดภัย ข้อสองคือความตรงต่อเวลา ข้อสามคือความพึงพอใจของลูกค้าเป็นลำดับสูงสุดขององค์กร ซึ่งสุดท้ายแล้วนักบินเป็นจึงตกเป็นจำเลยของสังคม การบรรยายนี้ไม่ได้ชี้ว่านักบินถูกหรือผิดเพียงแต่ต้องการสื่อว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ใดๆ ขึ้นกลับไม่เคยมีการถามถึงสาเหตุว่าเหตุใดนักบินถึงตัดสินใจเช่นนั้น เหตุใดถึงใช้วิธีการนั้นๆ ซึ่งในความจริงอาจจะมีปัจจัยภายนอกหรือภายในอย่างใดหรือไม่ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักบิน สภาวิชาชีพไม่ได้จัดตั้งมาด้วยวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องหรือปกป้องนักบินแต่เพียงอย่างเดียวให้ความช่วยเหลือในการยกระดับประเทศให้มีความมั่นใจได้ว่ากลุ่มคนที่ขับเครื่องบินและสายการบินนั้นมีมาตรฐานที่สูง คาดว่าในต่างประเทศอาจจะไม่มีสภาวิชาชีพนักบินแต่อาจจะมีสภานักบินหรืออย่างอื่นใด แต่การไม่มี

สภาวิชาชีพนักบินนั้นอาจเนื่องด้วยประเทศนั้นๆ มีปัจจัยที่แตกต่างพอสมควรกับประเทศไทย เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งนักเรียนการบินที่เรียนจบจากโรงเรียนการบินโดยมีจำนวนชั่วโมงบินเพียง 200 ชั่วโมงจะยังไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินจริงโดยจะต้องสะสมชั่วโมงบินให้ถึง 1,500 ชั่วโมงก่อนจึงจะสามารถขึ้นบินโดยมีตำแหน่งเป็นนักบินร่วม (copilot) ได้ ในขณะที่ในประเทศไทยนักเรียนการบินมีชั่วโมงบินสะสมเพียง 200 ชั่วโมงก็อาจจะต้องขึ้นบินจริงแล้วเนื่องด้วยประเทศไทยขาดแคลนนักบิน ดังนั้นจึงเป็นเหตุให้ต้องมีการดำเนินการต่างๆ เช่น ในส่วนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็ได้พิจารณาในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยต้องพิจารณาถึงนักบินว่ามีความรู้ความสามารถเป็นไปตามมาตรฐานของ ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial Pilot License: CPL) หรือไม่ หรือหากสังกัดสายการบินก็ต้องผ่านการสอบและต้องได้รับการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบที่มีมาตรฐานซึ่งอาจจะเป็นผู้ตรวจสอบที่สังกัดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือจากโรงเรียนการบินต่างๆ เพื่อตรวจสอบว่านักบินนั้นมีความสามารถเพียงพอต่อการขึ้นบินด้วยเครื่องบินที่มีสมรรถนะสูงหรือไม่ เพียงใด แต่อาจไม่ได้พิจารณาลึกลงไปในส่วนของวินัยด้านการบิน

การจะอบรมหรือปรับเปลี่ยนแนวคิดให้นักเรียนการบินซึ่งเป็นนักเรียนในยุค 4.0 เข้าใจถึงการมีวินัยอย่างเช่นการตรงต่อเวลานั้นเป็นเรื่องยาก ครูฝึกนักบินต้องลงโทษและอธิบายถึงการมาปฏิบัติการบินล่าช้าว่าแม้ล่าช้าเพียง 5 นาทีก็ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินให้กับนักเรียนได้เข้าใจและได้ซึมซับเรื่องเหล่านี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ได้มีการบังคับเรื่องเหล่านี้ไว้ว่าจะต้องมีการเรียนการสอนอย่างไร อย่างเช่นเรื่องของการบินได้แก่ การควบคุมสภาวะทางอารมณ์ หรือการคิดใคร่ครวญว่าสิ่งใดควรหรือไม่ควร ซึ่งไม่ได้มีการกำหนดเรื่องจรรยาบรรณของนักบินไว้ทั้งที่เรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องสำคัญและต้องการให้มี หรือกรณีการเป็นนักบินสังกัดสายการบินคิดว่าถ้าหากมีสภาวิชาชีพนักบินแล้วเรื่องเหล่านี้สภาวิชาชีพนักบินอาจจะให้การแนะนำแก่โรงเรียนการบินได้

โดยผู้บรรยายเป็นผู้มีประสบการณ์ในการทำโรงเรียนการบินและเป็นอดีตนักบิน ผู้บรรยายมีวิธีการคือหากต้องการนักบินร่วม ที่มีคุณสมบัติอย่างไร ผู้บรรยายก็จัดทำหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องการโดยยึดหลักเกณฑ์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหลักแล้วนำไปปรับใช้เพื่อให้เกิดมาตรฐานตามต้องการ แต่ก็อาจจะไม่เพียงพอกับระดับผู้โดยสารหลักร้อยละ 90 ที่อยู่ในความรับผิดชอบของนักบิน ทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นเรื่องอุบัติเหตุนี้จะถูกพูดถึงโดยบุคคลของสังคมระดับนายกรัฐมนตรี อย่างกรณีที่เครื่องบินตกก็จะกลายเป็นข่าวใหญ่ ดังนั้นสภาวิชาชีพจะช่วยยกระดับประเทศชาติกฎหมาย และกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานที่จะแนะนำแก่โรงเรียนการบินว่าสิ่งใดควรจะสอนกับนักบินให้เป็นคนที่ดีของสังคมและมีลักษณะความเป็นผู้นำและมีความคิด สิ่งสำคัญ 4 ข้อ ได้แก่ ความปลอดภัยที่มาเป็นอันดับหนึ่ง อันดับสองคือความตรงต่อเวลา อันดับสามคือความพึงพอใจต่อลูกค้า และอันดับสี่คือความเป็นประโยชน์ต่อองค์กร นึกคิดว่าทำไมนักบินถึงเลือกข้อหนึ่งเพียงอย่างเดียวแล้วข้ออื่นๆถึงไม่ให้ความสำคัญ โดยเรื่องเหล่านี้ไม่ได้มีการเรียนการสอนแต่นักบินจะเรียนรู้จากรุ่นพี่ที่สอนรุ่นน้องในสายการบินซึ่งแต่ละแห่งก็อาจจะไม่ได้สอนไปในทางเดียวกัน เมื่อนักเรียนเหล่านั้นได้มาเป็นกับต้นก็จะมีแบบแนวคิดทำอย่างใดอย่างหนึ่งบนความคิดที่ว่าถูกต้องที่สุดในความคิดตนซึ่งก็จะนึกถึงและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยมาก่อน

อาชีพนักบินเป็นอาชีพที่จะได้เดินทางไปทั่วโลกสำหรับบางสายการบินซึ่งทำให้เข้าใจในเรื่องกฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศ รู้ว่าแต่ละประเทศพัฒนาอย่างไรและรู้ว่าประเทศไทยมีข้อดีอะไรบ้าง จึงเป็นความกังวลในสมาคมนักบินว่าเหตุใดประเทศไทยจึงไม่มีการพัฒนาซึ่งแตกต่างจากต่างประเทศ แต่ก็เป็นการยากที่สมาคมนักบินจะเข้าไปมีส่วนร่วมในด้านกฎหมายเพื่อยกระดับให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในเชิงพาณิชย์มากขึ้น ดังนั้นสภาวิชาชีพนักบินน่าจะเป็นคำตอบในการทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนามากขึ้นทั้งในส่วนของการฝึกบินและข้อกฎหมาย เหล่านี้คือวัตถุประสงค์หลักของการมีสภาวิชาชีพนักบินซึ่งไม่ใช่เพื่อปกป้องพรรคพวกหรือตัวเองแต่เป็นการช่วยโรงเรียนการบิน เมื่อโรงเรียนการบินต้องผลิตนักบิน ดังนั้นจะหาอย่างไรให้ระดับวิชาชีพนักบินมีคุณสมบัติสูงและเพียงพอที่จะทำให้คนที่มาขึ้นเครื่องบินมั่นใจว่าเมื่อเป็นนักบินไทยแล้วจะได้รับความปลอดภัยและนักบินไทยมีความเก่ง ซึ่งการจะทำได้นั้นก็ต้องการช่วยเหลือจากหลายฝ่ายและมีความร่วมมือ

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี: สรุปประเด็นการบรรยายข้างต้นได้แก่ สภาวิชาชีพนักบินจะเข้ามาช่วยเรื่องของการยกระดับกฎหมายซึ่งจะได้เข้าไปมีส่วนร่วม โดยส่วนนี้สอดคล้องกับการบรรยายของอาจารย์ประเสริฐ ป้องป้อมศึก ซึ่งข้อดีของการมีสภาวิชาชีพคือการเข้าไปมีส่วนร่วมในการผลักดันกฎหมายโดยท่านรองปรีดา ยังสุขสถาพร ได้กล่าวว่าตอนนี้ประเทศไทยอยู่ในช่วงการออกกฎหมายมาตรฐานต่างๆ ให้ทัน แต่อีกประเด็นที่กัปตัน พัฒน์ วินมุน กล่าวไว้ก็คือการมีสภาวิชาชีพน่าจะช่วยในเรื่องของการกำหนดเกณฑ์ให้กับโรงเรียนการบินให้เป็นมาตรฐานในการสอนที่เป็นมาตรฐานเดียวกันเพราะปัจจุบันก็มี โรงเรียนการบินเพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่แล้วเดิม ถ้ามีหลักเกณฑ์ร่วมกันก็มั่นใจได้ว่าได้ผลิตนักบินที่มีมาตรฐานอย่างที่เราควรจะเป็น ทั้ง 4 ท่านได้ให้ภาพรวมกว้างๆ ของสภาวิชาชีพ และกล่าวถึงว่าถ้ามีสภาวิชาชีพจะได้เข้ามาช่วยเรื่องใดบ้าง เช่นการคุ้มครอง เรื่องสวัสดิการ การควบคุม การส่งเสริมต่างๆ และมีส่วนร่วมในการออกกฎเกณฑ์ที่มีความเกี่ยวข้อง รวมถึงกฎเกณฑ์เรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเพราะผู้โดยสารก็ไม่มีสิทธิที่จะเลือกนักบิน

ปัจจุบันประเทศไทยมีหลากหลายสภาวิชาชีพ ได้แก่ แพทยสภา ทันตแพทยสภา สภาเภสัชกรรม สภาเทคนิคการแพทย์ สัตวแพทยสภา สภาวิชาชีพบัญชี สภาวิศวกร สภาทนายความ สภาสถาปนิก สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ ครูสภา สภาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นที่น่าสนใจว่าสำหรับนักบินควรมีหรือไม่ มีหน้าที่เรื่องไหนบ้าง บุคคลใดจะเข้ามามีส่วนร่วมบ้าง นักบินที่จะเข้ามาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสภาวิชาชีพคือบุคคลใดบ้าง โดยจะ ต้องรวมถึงผู้ขับอากาศยานไร้คนขับด้วยหรือไม่

ช่วง ถาม- ตอบ และแสดงความคิดเห็น

พล.อ.ท.ดร.ศุภกฤต อริยะปรีชา (รองคณบดีฝ่ายวิชาการและเทคนิค สถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต): จะเห็นว่าสภาวิชาชีพ เป็นกลุ่มคนกลุ่มหนึ่ง แต่ไม่ใช่กลุ่มคนที่มีสิทธิ แต่เป็นกลุ่มคนที่เป็นตัวแทนของคนประกอบอาชีพนั้น เพื่อจะได้ประสานกันในเรื่องที่ควรจะเป็น หรือสิ่งที่เกิดขึ้นแล้วควรมีข้อยุติเช่นไร จะเห็นว่าสภาวิชาชีพในไทยมีมากมาย เพราะฉะนั้นถ้ามีการตั้งสภาวิชาชีพนักบินก็เป็นการนำตัวอย่างที่มีในประเทศไทยมาใช้ ผู้พูดเห็นว่าควรมีสภาวิชาชีพเพื่อที่จะได้ข้อยุติ คำแนะนำ หรือการสื่อสารโดยคนที่มีความรู้และมีประสบการณ์ในส่วนที่ตนรับผิดชอบอยู่นั้นเพื่อเป็นตัวแทนของปวงชนในอาชีพนั้น อุตสาหกรรมนั้น

เมื่อมีการเฉพาะเจาะจงไปที่นักบินว่าควรจะเป็นสภาวินาศชีพการบินจะเหมาะสมกว่าหรือไม่ เนื่องด้วยตัวแทนในสภาวินาศชีพก็มาจากหลายภาคส่วน เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นักบิน ท่าอากาศยาน การแพทย์ เป็นต้น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันที่จริงไม่ได้เกิดขึ้นมากมายแต่เกิดกับคนที่รับผิดชอบ เช่น นักบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control: ATC) หรือ ส่วนของภาคพื้นดิน (ground) เป็นต้น ดังนั้นในเรื่องการตั้งชื่ออาจมีความสำคัญ เหตุใดนักบินจึงต้องเป็นบุคคลพิเศษซึ่งอันที่จริงก็ไม่ใช่บุคคลพิเศษ หากแต่เป็นบุคคลแต่ละกลุ่มที่มีความเฉพาะทางกล่าวคือกลุ่มคนแต่ละกลุ่มมีความสำคัญทั้งสิ้น บางครั้งไม่ใช่แต่เพียงนักบินที่ทำให้เกิดเหตุแต่เมื่อเกิดเหตุก็ต้องเป็นความผิดพลาดของนักบินในเรื่องทางเทคนิคต่างๆ ซึ่งความเป็นจริงอาจจะมาจากความบกพร่องของวัสดุอุปกรณ์หรือปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ก็ได้ซึ่งนักบินไม่สามารถแก้ไขได้ หรือเป็นองค์ประกอบทางด้านของภาคพื้นดิน ก็ได้ เพราะฉะนั้นควรจะใช้ชื่อว่าสภาวินาศชีพการบินน่าจะเหมาะสมสำหรับประเทศไทยในปัจจุบันเพราะคณะกรรมการก็มาจากหลายส่วนและเพื่อป้องกันสำหรับคำถามว่าเหตุใดต้องเป็นสภาวินาศชีพนักบินซึ่งเจาะจงแต่เฉพาะนักบินเท่านั้น ซึ่งอันที่จริงแล้วประเทศไทยนั้นจะเห็นว่าคนที่มีความรู้ในเรื่องของผลประโยชน์นั้นมีมาก ถ้าเป็นแพทย์หรือเทคนิคการแพทย์ต่างๆ นั้นผลกระทบจะเป็นเฉพาะรายเล็กๆ แต่ถ้าเป็นนักบินคือรับผิดชอบต่อผู้โดยสารทั้งลำซึ่งจำนวนสูงสุดอยู่ที่ 500 คน หรือน้อยสุดคือ 8-9 คน เมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นถ้าผู้โดยสาร 8-9 คนก็เกิดผลกระทบไม่มาก แต่ถ้าเกินกว่าร้อยคนก็จะเกิดผลกระทบ ต่อ ญาติพี่น้อง ครอบครัว ทรัพย์สิน ชื่อเสียงของประเทศ และระบบต่างๆ เนื่องด้วยไม่ใช่แค่ประเทศไทยออกกฎหมายแต่มีข้อตกลงระหว่างประเทศด้วย ดังนั้นกลุ่มคนทำอุตสาหกรรมการบินนั้นจึงมีมาก

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี: สรุปความคิดเห็นจากท่านแรกเห็นว่าควรมีการตั้งสภาวินาศชีพ เพื่อจะได้ช่วยเรื่องข้อยุติต่างๆ และช่วยในเรื่องโครงสร้าง และในเรื่องสมาชิกควรจะประกอบด้วยใครบ้าง

นายมนตรี มนต์ไชยะ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย): ผมเองไม่ได้ขัดแย้ง แต่ว่าในขณะที่ทำงานเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (regulator) รู้สึกว่าถ้าตั้งสภาวินาศชีพขึ้นมา เท่าที่อ่านร่าง พ.ร.บ. เปรียบเทียบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศ จะมีองค์กรหนึ่งที่มีอำนาจเทียบเคียงกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยซึ่งมีหน้าที่อยู่แล้วในการออกใบอนุญาต ออกมาตรฐาน ถ้ามีสภาวินาศชีพแล้วก็จะมีการกำกับมาตรฐานขึ้นมาอีก อาจเกิดความสับสนว่าใครจะเป็นผู้กำกับมาตรฐานที่ถูกต้อง และอีกอย่างหนึ่งคือไม่ทราบว่าต่างประเทศมีสภากำกับวิชาชีพแบบนี้หรือไม่ แต่โดยส่วนตัวแล้วยังไม่พบเห็นที่ใด การที่จะตั้งสภาวินาศชีพขึ้นมาเช่นนี้ อาจหมายความว่าสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำหน้าที่ไม่ดีหรือไม่ ไม่สามารถกำกับดูแลนักบินได้ น่าจะมีปัญหาอะไรบางอย่างจึงจำเป็นต้องมีสมาคมวิชาชีพขึ้นมาช่วย

แต่หากคิดอีกแง่คือสภาวินาศชีพเข้ามาช่วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมาช่วยแนะนำ ช่วยจัดทำมาตรฐาน และคิดหาวิธีการกำกับดูแล เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทำงานได้ดีขึ้น ทั้งนี้ หากตั้งองค์กรซ้อน ฐานอำนาจก็จะใกล้เคียงกัน เวลาองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาตรวจจะตรวจองค์กรใด เพราะการออกใบอนุญาตเป็นหน้าที่ของรัฐซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ทำหน้าที่อยู่ ถ้าสภาวินาศชีพจะมีหน้าที่ตรงนี้ด้วย องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จะต้องตรวจสอบด้วยหรือไม่ และจะยอมรับหรือไม่

อีกทั้งในประเทศที่เจริญแล้วด้านการบิน รัฐยังทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินได้ดีมาก เช่น สหรัฐอเมริกา หรือในยุโรป สำหรับไทยเองที่ผ่านมามีปัญหาบ้าง แต่ได้กำกับดูแลตามมาตรฐานของ องค์กรการบินพลเรือนระหว่าง

ประเทศอยู่แล้ว โรงเรียนการบินก็เช่นกัน มีหลักสูตรตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทำการบินตามชั่วโมงที่กำหนด ใบแพทย์² ก็มีการตรวจทางเวชศาสตร์ที่มีมาตรฐาน ตรวจมากกว่าที่อื่น บางคนไปตรวจมาจากต่างประเทศนั้นบางสายการบินอาจจะไม่รับ ดังนั้นมองว่าทางเราก็คงเรียกได้ว่ามีมาตรฐานพอสมควร แต่ในเรื่องการเรียนนั้นขึ้นอยู่กับบุคคล ไม่อาจบอกได้ว่าเก่งแบบใด อย่างไร แต่ทุกคนเรียนครบ สอบผ่าน ส่วนเรื่องความเก่งนั้นขึ้นอยู่กับเข้าหลอมของแต่ละบริษัท แต่ละสายการบินที่จะหล่อหลอมนักเรียนขึ้นมาเป็นนักบินที่ดีได้ รวมทั้งเรื่องของพฤติกรรมของนักบินด้วย ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่สามารถเข้าไปควบคุมกำกับดูแลได้ในเรื่องอุปนิสัยนักบิน เป็นเรื่องของบุคคล แต่เรากำกับดูแลในด้านมาตรฐาน

ทั้งนี้ที่ผ่านมาอาจกล่าวได้นักบินที่ได้รับใบอนุญาต³ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไปก็มีมาตรฐาน ส่วนเรื่องอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์นั้นเกิดขึ้นอยู่ทุกวัน เป็นเรื่องปกติ ไม่มีประเทศใดในโลกที่เครื่องบินไม่ตก แต่อยู่ที่ตกมาแล้วการสอบสวนนั้นจะเกิดขึ้นและแก้ไขอย่างไร ยอมรับว่าปัญหาของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คือเรื่องกฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ ที่อาจจะยังไม่ครบถ้วน สิ่งนี้เป็นสิ่งที่ต้องทำ ซึ่งหากตั้งสภาวิชาชีพแล้วก็เข้ามาช่วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดีกว่า มาช่วยทำให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดีขึ้น อะไรที่ท่านเห็นว่าเป็นข้อบกพร่องก็เข้ามาช่วยแนะนำ แต่หากตั้งสภาวิชาชีพขึ้นมาแล้วเกิดกรณีที่อาจมีการขัดแย้งอะไรกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็อาจมีปัญหาในอนาคต

กัปตัน สอน มิ่งเจริญ: ที่ผ่านมาสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อตั้งมา 3 ปี เรียกได้ว่ายังอยู่ในช่วงเตาะแตะ ทางสมาคมก็ได้เข้าไปช่วยเหลือตลอด บางเรื่องสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ขาดแคลนบุคลากร ก็ใช้วิธีให้สายการบินตรวจสอบกันเอง การมีสภาวิชาชีพขึ้นนั้นจะทำให้มีคนกลางเข้าไปตรวจสอบซึ่งจะเกิดความโปร่งใสตามมา ตอนนี้องค์การที่สายการบินตรวจสอบกันเองก็ตรวจผ่านทุกคน หากไม่ผ่านก็จะมีปัญหา เช่น กรณีสายการบินเป็นคู่แข่งทางธุรกิจกัน ถ้าตรวจกันไม่ผ่านก็จะเกิดปัญหา แต่ตอนนี้ผ่านหมด จึงไม่มีปัญหา และจะขอเรียนว่าการตรวจสอบของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยนั้นยังทำได้ตามปกติ

เรื่องอุปนิสัยใจคอหรือจรรยาบรรณที่ท่านบอกว่าท่านไม่สามารถควบคุมได้นั้น ทางสภาวิชาชีพเองก็จะเข้าไปดูแลได้ เพราะคนในวงการการบินมีประมาณ 5,000 คน เราจึงสามารถเข้าไปช่วยตรวจสอบได้ การตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อ้างอิงมาตรฐานกฎระเบียบจึงไม่อาจเข้าไปควบคุมในเรื่องจรรยาบรรณได้

นอกจากนี้ขอเรียนว่าตอนนี้สมาคมก็ได้เข้าไปช่วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว แต่เข้าไปแบบไม่มีตัวตน ดังนั้นในการให้ความเห็นต่างๆ จึงอาจเสี่ยงในเรื่องการถูกฟ้องได้ แต่หากเป็นสภาวิชาชีพเข้าไป การทำงานก็จะมาจากฐานอำนาจ มีหน้าที่ เช่น หน้าที่ให้ความเห็น จึงสามารถปกป้องคนที่เข้าไปให้ความเห็นได้ แม้แต่ตอนที่ติดธงแดง สมาคมเข้าไปช่วยเขียนหนังสือกว่า 20 เล่ม เกี่ยวกับการบินในแบบต่างๆ ซึ่งเป็นความรู้ทางเทคนิค ต้องเอาคนทำงาน

² ใบแพทย์ เป็นชื่อเรียกโดยย่ออย่างไม่เป็นทางการของใบสำคัญแพทย์ (Medical Certificate) ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การขอและการออกใบสำคัญแพทย์ พ.ศ. 2560ประกาศ ณ วันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ได้กำหนดนิยามไว้ว่า “(1) “ใบสำคัญแพทย์” (Medical Certificate) หมายความว่า ใบสำคัญที่รับรองว่ามีร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์ตามมาตรฐานทางการแพทย์และมีกำหนดระยะเวลาการรับรอง”

³ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personal Licensing)

จริงที่มีความรู้ทางเทคนิคเข้าไปช่วยเขียน ขอเรียนว่าเราจริงใจเข้าไปช่วยเหลือ ไม่ได้จะเป็นคู่แข่ง เพราะด้วยภาวะที่เพิ่งเริ่มก่อตั้งองค์กรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และยังไม่อาจจัดจ้างคนจากภาคอุตสาหกรรมเข้าไปช่วยได้ เนื่องจากต้องใช้ค่าจ้างบุคลากรที่สูง ในกรณีนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ต้องเสียค่าจ้างแต่มีองค์กรเข้าไปช่วยได้ เราตั้งใจจะส่งเสริมมากกว่า

กัปตัน พัฒน์ วินมุน: หลักคิดของการสภาวิชาชีพตั้งไม่ได้จะให้ไปซ้อนกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะการออกใบอนุญาตนั้นถ้าให้สภานักบินไปออกใบอนุญาตย่อมค้านกับกฎขององค์การระหว่างประเทศ แต่เห็นว่าควรตั้งเพราะอยากใช้มันสมองที่มีช่วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำงานให้ถูกต้อง การที่สมาคมเข้าไปช่วยก็ช่วยเป็นคนกลาง เข้าไปช่วยเหลือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพราะหากจะใช้นักบินจากสายการบินก็จะขัดแย้งกันอีก แต่หากเรามีสภาวิชาชีพเราก็สามารถเข้าไปช่วยได้ในลักษณะที่เข้าไปช่วยเหลืออย่างเต็มที่ มีฐานเป็นองค์กรที่มีฐานอำนาจ

ในการเขียนก่อตั้งสภาวิชาชีพนั้นอาจเขียนง่ายๆ เลยก็ได้ว่า เช่น เพื่อช่วยเหลือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในทุกทางที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ร้องขอ หรือระบุมาเลยก็ได้ว่าต้องการให้ช่วยในด้านใด เพราะสภาวิชาชีพไม่มีวัตถุประสงค์จะไปมีอำนาจทับซ้อนกับองค์กรของรัฐ

อ.ประเสริฐ ป้อมป้องศึก: ในประเด็น พ.ร.บ. นั้นในอดีตสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กรมเดิม) ได้กำกับการทำอากาศยานอยู่แล้ว เดิมการทำฯ ก็ใช้ พ.ร.บ. ในการจัดตั้ง ดังนั้นแม้จะมี พ.ร.บ. จัดตั้งองค์กรผู้ปฏิบัติการ (operator) ต่างๆ แต่ในเชิงการกำกับดูแลนั้นก็สามารถกำกับผ่านระบบใบอนุญาตได้อยู่แล้ว ในความคิดเห็นผมเห็นว่าสิ่งที่ต้องพิจารณาอยู่ที่เนื้อหาของกฎหมายว่าจะให้องค์กรที่จัดตั้งมีสถานะเป็นอะไร พ.ร.บ. นี้กำหนดให้เป็นองค์กรผู้ปฏิบัติการก็เป็น พ.ร.บ. อีกฉบับกำหนดให้เป็นองค์กรผู้กำกับดูแล (regulator) ก็เป็น แล้วมากำกับกันเองก็ได้ ในส่วนที่คุณมนตรียาพูดถึงระบบเดิมนั้นก็น่าจะดำเนินไปได้อยู่แล้ว จริงๆ ผมก็เห็นด้วย แต่อยู่ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าจะร่วมมือกันอย่างไร แต่ถ้าระบบที่เป็นอยู่ปัจจุบันสร้างข้อจำกัดในการบริหารจัดการ ในการโอนอำนาจต่างๆ หากเห็นว่าไม่มีประสิทธิภาพ ก็อาจจะมองว่ามีทางอื่นที่มีประสิทธิภาพมากกว่าหรือไม่ คือจะดำเนินงานแบบเดิมก็ได้ แต่แบบเดิมนั้นได้ดำเนินงานมาแล้วกว่า 20-30 ปี เพราะฉะนั้นอาจลองวิธีการดำเนินงานแบบใหม่ดูบ้างหรือไม่

กัปตัน หริศร์ บัณฑิตย์ (การบินไทย): ขอเสริมในฐานะที่เป็นนักบิน จริงๆ แล้วก็สามารถเปรียบเทียบได้กับหมอที่มีความรู้ทางเทคนิค แต่ไม่ทราบว่าจะมีจรรยาบรรณหรือเปล่า ถ้าไม่มีอะไรมาควบคุมจรรยาบรรณ หมอก็จะทำอะไรก็ได้โดยไม่มีผิด ดังนั้นในด้านเทคนิคการมีสภาก็จะส่งเสริมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว และส่วนในเรื่องของจรรยาบรรณวิชาชีพนั้นก็จะมิสภาก็เข้ามาช่วยควบคุม และคุ้มครอง เช่น ในเรื่องเบี้ยประกัน เป็นต้น ขอเสริมเพียงเท่านี้ และสำหรับคำถามของผม หากจะมีสภาวิชาชีพจริงนั้นจะต้องมีกระบวนการก่อตั้งอย่างไร ใช้เวลาเพียงใด หรือตอนนี้ได้ดำเนินการไปขั้นใดแล้ว เพราะส่วนตัวได้เห็นร่าง พ.ร.บ. ก่อตั้งตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2557

กัปตัน สอน มิ่งเจริญ: เรื่องสภาวีชาชีพ สมาคมเคยดำเนินการมาก่อนในลักษณะหนึ่ง คือหาผู้เชี่ยวชาญมาจัดทำร่าง และคิดว่าจะทำแบบ top-down กล่าวคือจัดทำร่างให้เสร็จก่อนจากนั้นจึงนำมาบังคับ แต่การดำเนินการด้วยวิธีนี้ เมื่อถึงเวลามารับฟังความคิดเห็นหรือประชาพิจารณ์ทุกคนจะออกมาคัดค้าน เพราะจะมีหน่วยงานที่เข้ามาควบคุมเพิ่ม นอกเหนือไปจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพิ่มขึ้นมาอีกหน่วยงานหนึ่งคือสภาวีชาชีพ ดังนั้นในการประชุมของสมาคมเมื่อต้นปีที่ผ่านมา จึงเห็นว่าการมีสภาวีชาชีพนั้นควรคิดจากการเสวนาของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่อาจจะกังวลเรื่องการออกใบอนุญาตทับซ้อนกัน ตอนนี้ทุกอย่างจึงกลับมาเป็นศูนย์ใหม่ แม้ว่าเราจะเคยมีร่างมาแล้วก็ตาม ตอนนี้เราจึงอยู่ในขั้นการให้มีส่วนร่วมอยู่ก่อน ร่าง พ.ร.บ. จะออกมามีขอบเขตแค่ไหนจึงขึ้นอยู่กับพวกเรา การเสวนาแบบนี้จะจัดขึ้นอีกสองครั้งคือวันที่ 21 พฤศจิกายน ที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และวันที่ 21 ธันวาคม ที่โรงแรมรามาร การ์เด้น วันนี้ทุกคนอาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะมีสภาวีชาชีพหรือไม่ แต่มีเวลาให้ท่านคิดก่อน ดังนั้นร่าง พ.ร.บ. ก่อนหน้านี้นั้นก็ถือว่าลืมนำไปได้เลย เพราะสุดท้ายเราอาจจะต้องการแก้เรื่องการกำกับจรรยาบรรณและการมีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปช่วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็ได้ หากทำแล้วมาตรฐานจะดีขึ้น ส่วนการพิจารณาว่าควรจะมีสมาชิกจากหน่วยงานไหนเข้ามาบ้าง อันนี้เป็นมุมมองของนักกฎหมายโดยเฉพาะที่จะทำให้ไม่เกิดการเป็นอีลิท (elite) เกิดการคานอำนาจและให้ความเห็น

อ.ประเสริฐ ป้อมป้องศึก: ในเชิงการเดินทางต่อไป สำหรับผมเวลาฟัง ผมจะฟังว่าประเด็นที่ถูกให้มาในการเสวนานั้นนำมาเป็นตัวตั้ง และปรับร่างให้ถ้อยคำมันเข้า เช่น ควรสมาชิกจากหลากหลายวิชาชีพหรือไม่ หรือนักบินนั้นควรจะมีรวมถึงนักบินแบบใดบ้าง ในโอกาสนี้จึงขอถามคุณอุทัยฯ ที่เป็นนักบินพาณิชย์บัลลูน ว่ามีความคิดเห็นอย่างไรเพื่อให้ทราบว่ามีประเด็นใดที่ควรพิจารณาต่อไปบ้างครับ

กัปตัน สอน มิ่งเจริญ: การพิจารณาในวันที่ 21 ก็ยังไม่เป็นร่าง อาจเป็นแค่การสรุปว่ายังครอบคลุมแก่นักบินพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการปลอดภัยสาธารณะ นักบินอากาศยานไร้คนขับที่เกิดอุบัติเหตุมาก็ยังไม่มีอันตราย อาจจะยังไม่ใช้ความจำเป็นเร่งด่วน การช่วยเหลือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่สุดในขณะนี้

คุณมนตรี มนต์ไชยยะ: ขอเสริมเนื่องจากให้ความเห็นจากร่างพ.ร.บ.เก่า แต่หากร่าง พ.ร.บ.ใหม่เน้นเรื่องจรรยาบรรณก็เป็นเรื่องดี เพราะร่างพ.ร.บ.เก่าสภาวีชาชีพมีอำนาจออกใบอนุญาตทำงานให้แก่นักบิน กลายเป็นว่านักบินต้องมีใบอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และใบอนุญาตทำงานจากสภาด้วย และหากไม่มีก็จะมีโทษจำคุก 3 ปี ปรับ 60,000 บาท และเงื่อนไขที่กระทบหลายเรื่อง นอกจากนี้ในเรื่องอากาศยานขนส่งพาณิชย์ก็ต้องให้ความชัดเจน เพราะมีอากาศยานบางอย่างที่ความหมายตกตามความหมายของการเป็นเครื่องบินพาณิชย์แต่ไม่มี AOC⁴ หรือในเรื่องนักบินต่างชาติ

นายปรีดา ยังสุขสถาพร: สนับสนุนแนวคิดการตั้งสภาวีชาชีพ เพราะคิดว่าจะสามารถมาช่วยงานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ดี ที่ผ่านมามีบางเรื่องก็ต้องการหารือเพื่อตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไป แต่ด้วยการที่เป็นองค์กรของรัฐ การจะปรึกษาบริษัทหรือผู้ประกอบการจึงไม่ใช่ที่ปรึกษาที่ดีในทุกกรณี ขึ้นอยู่กับว่าบริษัทส่งใครมาให้เป็น

⁴ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate)

ปรึกษา เช่น อาจเกิดกรณีที่ต้องการปรึกษานักบิน แต่บริษัทส่งผู้บริหารมา ดังนั้นการมีสภาวิชาชีพนักบินก็จะมีเป็นองค์กรที่เป็นแหล่งอ้างอิง (reference) ให้กับเราทำงานได้ดีขึ้น หรือตัวอย่างกรณีทางการแพทย์ เคยมีกรณีว่านักบินไปตรวจสุขภาพไม่ผ่านจากที่ตรวจสองแห่ง แต่ตรวจผ่านที่แห่งที่สาม จึงนำผลจากแห่งที่สามไปต่อใบอนุญาต สุดท้ายก็เกิดปัญหาคืนมา และไม่อาจชี้ได้อย่างชัดเจนว่าเป็นกรณีที่ถูกหรือผิด มันถูกแบบผิด หรือล่าสุดในเรื่องของเวชศาสตร์การบินเกี่ยวกับระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เราไม่ได้กำหนด มีกรณีหนึ่งจากการตรวจสอบอุบัติเหตุซึ่งพบว่ามีแอลกอฮอล์ในเลือด หากเราไปเชิญภาคอุตสาหกรรมมาให้ความเห็นเรื่องนี้เขาก็ไม่สามารถตอบคำถามเราได้ มันต้องมาระดมสมองกันว่าจะควบคุมอย่างไร กำหนดเพียงใด เช่น การสุ่มตรวจ การกำหนดให้มีการตรวจสอบก่อนขึ้นเครื่อง หรือระหว่างอยู่บนอากาศยานแล้วจะดื่มแอลกอฮอล์ได้หรือไม่ เป็นต้น เหล่านี้เป็นคำถามในเชิงทฤษฎีที่ต้องมาระดมสมองกันเพื่อตอบคำถามและออกกติกาที่รัดกุมมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีประเด็นเรื่อง การตรวจสอบภาคอากาศนักบิน (Designated Check Pilot: DCP)⁵ ที่ยังแก้ไม่ได้ ปัญหาคือผู้กำกับดูแลมี inspector on type⁶ ไม่เพียงพอซึ่งเป็นปัญหาทั่วโลก ไทยมีปัญหา type มากเกิน เราจึงไม่สามารถจ้างคนให้ครบทุก type ได้ เป็นไปไม่ได้เลย การจะใช้สายการบินตรวจสอบกันเองก็เป็นคู่แข่งกันอยู่แล้ว ก็จะไม่ยุติธรรม หากมีสภาวิชาชีพก็นำการตรวจสอบภาคอากาศนักบินมาเป็นแหล่งวิชาชีพ โดยอาจให้ผ่านช่องทางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ติดต่อกับสภาวิชาชีพ และนำคนจากสภาวิชาชีพไปใช้ในการตรวจสอบ แม้จะดูเป็นกระบวนการที่อ้อมแต่ความเป็นกลางก็จะเกิดขึ้น เป็นทิศทางที่น่าสนใจ หรือในเรื่องของแรงกดดันทางการเมืองที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องเจอในการทำงานนั้นมีสูง เราจำต้องโอนอ่อนบ้าง แม้ที่ผ่านมาเราจะมีกติกาสากลไว้เป็นที่พึ่งพิงได้บ้าง แต่การมีสภาวิชาชีพก็จะเป็นแรงสนับสนุนหนึ่งที่จะทำให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีที่พึ่งพิง มีแหล่งอ้างอิงที่เป็นแรงสนับสนุนเราได้ สามารถดำเนินงานต่อไปได้ ผมคิดในเชิงบวกว่าเรามาช่วยกัน การเลือกตั้งอาจนำกลับมาสู่วงจรเดิมที่มีแรงกดดัน ต้องตัดสินใจแบบที่เอื้ออะไรบางอย่างที่ไม่ควรจะเป็น อย่างน้อยสภาก็จะเป็นตัวคานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ว่าทำไมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงตัดสินใจแบบนี้

อ.ประเสริฐ ป้อมป้องศึก: ขอดูกลับไปที่ที่ท่านรองฯ เรื่องนี้อาจไม่ใช่แค่เรื่องนักบิน อาจขยายไปทุกเรื่องด้วยหรือเปล่า แต่อาจรวมถึงสภาวิชาชีพการบินโดยภาพรวม

นายปรีดา ยังสุขสถาพร: ผมว่าเรื่องนี้ต้องปรึกษากันอีกนาน ขอความร่วมมือกันต่อไป หากใช้คำว่าการบินก็จะครอบคลุมกว้างขึ้นไปอีก อย่างอาชีพทางสายช่างทางการบินเขาก็มีปัญหาของเขา ซึ่งหากใช้คำว่านักบินความหมายก็จะแคบลงมา แต่ก็จะมีประเด็นอีก เช่น คำว่านักบิน ครอบคลุมถึงกรณีนักบินบัลลูนด้วยหรือไม่ โดยจริงๆ บัลลูนมี AOC ของ

⁵ ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน หรือ Designated Check Pilot (DCP) มีความหมายตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการแต่งตั้งผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน (Designated Check Pilot) พ.ศ. 2559 (4) ว่า “พนักงานหรือลูกจ้างในสังกัดของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน สมาคม มูลนิธิ หรือชมรมที่ทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษหรืออากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการให้ปฏิบัติหน้าที่ทดสอบภาคอากาศนักบิน (Check Ride) เพื่อออกใบอนุญาตนักบิน (Type of License) หรือเพิ่มศักยการบิน (Type Rating) ในใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่”

⁶ หมายถึง ผู้ตรวจซึ่งทำหน้าที่ตรวจเครื่องบินที่มีศักยการบินของเครื่องบินแบบ (type) นั้นๆ โดยเฉพาะ เช่น ผู้ตรวจโบอิง 777 โดยเฉพาะ เป็นต้น

บัลลูนเอง ทั้งนี้ ขอรับฟังความคิดเห็นคุณนักบินบัลลูนว่าหากมีสภาวิชาชีพแล้วจะทำให้การดูแลในการบินบัลลูนดีขึ้นหรือไม่

คุณอุทัย คิวรักชาวรงค์ (Balloon Adventure Thailand): จากที่รับฟังที่ผ่านมาอันนั้นก็ดี เราก็คงเข้าไปเกี่ยวข้องเพราะเราบินภายใต้ AOC แต่ปัญหาจริงๆ ของบัลลูนตอนนี้คือการเอาเครื่องบินมาจับกับบัลลูน ทำให้ตอนนี้สถานการณ์อึดอัดไปหมด ยกตัวอย่างเช่นทางเราก็พยายามขยายฐานไปทางลาว แต่ทั้งไทยและลาวไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนเกิดติดปัญหา ปัจจุบันจึงบินเถื่อนกันไป การตั้งสภาวิชาชีพนั้นดีหรือไม่ ผมว่าดี แต่ในรายละเอียดเราควรเขียนกันเพียงใด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ยอมให้อำนาจทับซ้อนกันก็ต้องหารือกันว่าจะกำหนดขอบเขตเพียงใด อาจตั้งวัตถุประสงค์ไม่มากในขั้นนี้แล้วค่อยๆ ไปเรื่อยๆ ให้เป็นมาตรฐาน หากเรามองว่านักบินไทยเก่ง ก็ต้องเก่งจริง ไทยจะเป็นศูนย์กลางการบินให้ได้ก็ต้องเป็นให้ได้จริง แต่ตอนนี้สถานการณ์ลึกลับมาก ท่านรองอธิบดีกล่าวถึงเรื่องนักบินของสมาคมที่ไปแข่งขันแล้วเป็นนักบินอาชีพได้ ก็อึดอัดอยู่นะ ตอนนี้คนอื่นโตไม่ได้ โตได้หน่วยงานเดียว คนอื่นทำไม่ได้ จึงต้องคุยกัน ก่อนหน้านั้นถูกกำหนดให้ทำไม่ได้ด้วยข้อกำหนดในบางกรณี นอกจากนี้ปัจจุบันเครื่องเล็กที่หากินกันอยู่ ก็เป็นแบบเถื่อนๆ เราก็อยากให้ระบบนี้มันเกิดขึ้นได้บ้าง จะได้ดูแลกัน หากมีองค์กรอะไรมาช่วยกันรับ ก็จะได้ ไม่งั้นมันอึดอัด มันทำให้เกิดความเบื่อหน่าย แต่การบิน GA⁷ ฐานทำให้เกิดการเจริญเติบโตของสายการบิน แต่กลับกำลังถูกทำให้หมดไปโดยข้อกำหนดและข้อปฏิบัติที่ไม่พร้อม เพราะฉะนั้นองค์กรที่จะเกิดขึ้นได้หากมาดูแลกันได้ก็ดี ตอนนี้ผมกำลังจะทำอีกร่องค์กรหนึ่งที่ช่วย GA แต่ไม่รู้จะสำเร็จเมื่อไรเพราะใช้เวลา เพิ่งรวบรวมรายละเอียดและสมาชิก ทั้งนี้สำหรับเครื่องบินเล็กก่อนหน้านี้มีจำนวนมาก ปัจจุบันมีทำการบินไม่ถึงสิบลำ ดังนั้นโดยสรุปก็สนับสนุนการจัดตั้งสภาวิชาชีพ

คุณชาญชนก วัชรพุก (นักศึกษาคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์): ผมขอถามสองคำถามครับ คำถามแรกคือตอนนี้โรงเรียนการบินเปิดใหม่จำนวนมาก นักบิน QP⁸ ที่เรียนจบมาก็มีจำนวนมากขึ้น เกิดปัญหาการว่างงาน หากตั้งสภาขึ้นมาจะแก้ไขปัญหาตรงนี้หรือไม่

กัปตัน พัฒน์ วินมุน: การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินยังมีอยู่ แต่อุปสงค์และอุปทานไม่สัมพันธ์กัน ยกตัวอย่างเช่นเมื่อก่อนผลิตนักบินได้ร้อยแปดสิบคน นับว่าเป็นจำนวนที่ดี แต่ปัจจุบันอาชีพนักบินเป็นที่นิยมมากขึ้นจึงผลิตนักบินได้ 400 – 500 คน แต่การคิดอัตราส่วนการขาดนักบินของโลกมีอยู่ โดยเฉพาะในระดับภูมิภาค ส่วนตัวได้พูดคุยกับทางประเทศเพื่อนบ้าน เขาต้องการนักบินผู้ช่วย ยอมรับมาก แต่ไม่สามารถรับนักบินไทยได้ แม้ว่าเขาจะมองว่านักบินไทยเก่ง

⁷ การบินทั่วไป (General Aviation – GA) หมายถึงการทำการบินต่างๆ ที่มิใช่ การบินทางทหาร และเที่ยวบินประจำในด้านการพาณิชย์ เพื่อขนส่งคนโดยสารสินค้าตามปกติโดยเป็นการใช้อากาศยานที่มีขนาดตั้งแต่เครื่องบินจนถึงเครื่องบินขนาดใหญ่ (ในลักษณะไม่ประจำหรือเช่าเหมา) การบินทั่วไปครอบคลุมถึงการจัดการกิจกรรม ทั้งใน เชิงพาณิชย์และที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ได้แก่การบินติดต่อ ธุรกิจการฝึกอบรมด้านการบิน, การบินรับขนผู้ป่วยการบินถ่ายภาพ ทางอากาศการบินทิ้งร่มอากาศ (โดดร่ม) การบินเพื่อการกีฬาและสันทนาการ เป็นต้น (ข้อมูลจาก <http://www.airports.go.th/th/content/198/222.html>)

⁸ QP หรือ Qualified Pilot คือนักบินที่ได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี ซึ่งจะได้รับการเรียนในระดับชั้นปริญญาตรีด้านการบินพาณิชย์ หรือได้รับจากสถาบันการบินต่างๆ ที่เปิดสอนทั้งในไทยและต่างประเทศ

แต่คุณสมบัติในการเป็นนักบินผู้ช่วยที่ต้องการนั้นคือต้องมีความรู้เรื่อง ATPL Knowledge⁹ แต่นักบินไทยไม่มีความรู้เรื่องนี้ จึงได้คุยกับสมาคม คุยกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็ให้ความร่วมมือ เป็นไปได้หรือไม่ที่จะออกข้อกฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์อย่างเดียวคือมีช่องทางให้นักบินไทยออกไปทำงาน ขั้นตอนวิธีการอย่างไรเป็นหน้าที่ต้องคุยกันต่อไป หวังว่าภายในปลายปีนี้น่าจะมีข่าวดี

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: นักบินที่สมาคมรับเข้ามาอยู่ในกลุ่มไลน์ “สมาคมแนะแนว” คือนักบินที่ยังไม่มีงานทำ ปัจจุบันมี 400 คนโดยประมาณ หากย้อนดูสถิติการสอบนักบินของสายการบิน เช่น สายการบินไลออนแอร์ (Lion Air) ที่เพิ่งเปิดรับสมัครไปเมื่อไม่นานนี้ มีผู้เข้าสอบประมาณ 300 คน หรือในบางสายการบินที่ต้องการ ที่ต้องการใบแพทย์ในระดับ Med Class 1 ก็มีผู้เข้าสอบประมาณ 200 คน ทั้งนี้ มีความเป็นห่วงว่าอัตราการเปิดโรงเรียนการบินนั้นน้อยอย่างต่อเนื่อง แต่อัตราการรับทำงานค่อนข้างต่ำ เป็นหลักสิบ ไม่นับกรณีกลุ่มที่สายการบินส่งไปเรียนเอง ดังนั้นการไปเรียนก็แนะนำให้ไปสอบทุนสายการบิน เพราะเรียนจบมาจะได้งาน ในกรณีของการจบมาแล้วยังไม่ได้งาน วงการบินบ้านเรา GA เป็นปัญหาใหญ่ นักบินจบมาไม่มีงานรองรับ ทุกคนต้องเข้าสายการบินหมด โอกาสได้งานค่อนข้างต่ำ

คุณชาญชนก วัชรพุกก์: กรณีนักบินต่างประเทศที่นักบินประท้วงหยุดงาน เช่น กรณีของไลออนแอร์ ที่ประท้วงให้แก้ไขข้อสัญญา หากเปรียบเทียบกับไทยที่นักบินนกแอร์ (Nok Air) หยุดบิน สังคมไทยจะมองว่านักบินผิด หากตั้งสภาขึ้นมาจะแก้ปัญหายังไงให้ไม่มองว่านักบินผิดฝ่ายเดียว

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: สมาคมพูดสามเรื่อง คือ คุณธรรม จริยธรรม ต่อนักบินเพื่อนร่วมอาชีพ ต่อตัวสายการบิน และต่อตัวผู้โดยสาร ประเทศที่ไม่มีตัวแทนวิชาชีพหรือตัวแทนวิชาชีพอ่อนแอ นั้น หากกล่าวว่่านักบินหยุดงานก็จะเป็นกรณีที่เกิดขึ้นจากการที่ไม่มีการเจรจาต่อรองมาก่อน ในบางประเทศเช่น เยอรมัน มีสหภาพนักบิน แต่ไทยไม่มี ดังนั้นเมื่อไม่มีผู้แทน แต่ถูกเอาเปรียบในการจ้างงานจึงสู้กันด้วยศาลเดียว และในกรณีรัฐวิสาหกิจนั้นนักบินก็ไม่สามารถยื่นหยุดงานได้ เพราะผิดกฎหมาย สำหรับประชาชนเมื่อเดือดร้อนเขามีสิทธิที่จะโทษนักบินอยู่แล้ว ดังนั้นสภาวิชาชีพที่จะตั้งขึ้นนั้นไม่ได้ตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่แบบสหภาพ สิ่งที่จะคุ้มครองคือคุ้มครองกับตัวผู้ประกอบการเอง เช่น การจ้างนักบินที่ใช้งานหนักเกินไป ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับผู้โดยสารภายหลัง ลดความขัดแย้ง เพราะมีผู้ดูแลสวัสดิการเขาได้ในบางส่วน สภาวิชาชีพจึงไม่ได้มีจุดมุ่งหมายเพื่อนักบิน แต่พูดถึงความปลอดภัยสาธารณะ พูดถึงภาพใหญ่ ขอให้สบายใจว่าเราไม่ได้พูดถึงสหภาพ

พล.อ.ท.ดร. ศุภกฤต อริยะปริชา: ขอเสริมในสองเรื่อง เรื่องแรกคือการตั้งสภาวิชาชีพ หากฝ่ายผู้ที่จะตั้งและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพูดกันเข้าใจได้ก็คงเกิดขึ้นได้ เรื่องที่สอง จากยุทธศาสตร์ชาติ ตั้งเป้าหมายว่าไทยจะเป็นศูนย์กลางการบิน รัฐบาลให้เงินสนับสนุนมหาวิทยาลัยของรัฐก็คือพระจอมเกล้าลาดกระบังในการผลิตนักบิน การผลิตนักบินมีสองกลุ่มคือ SP¹⁰ ที่การบินไทยและแอร์เอเชียเป็นสองสายการบินสำคัญเปิดรับ ขอรับทุนสายการบินเพื่อ

⁹ Airline Transport Pilot License Knowledge หรือ ATPL Knowledge คือความรู้พื้นฐาน (ground school) เกี่ยวกับการบินที่นักเรียนการบินในหลักสูตรที่จะสอบเป็นนักบินพาณิชย์ในอนาคตจำเป็นต้องเรียนให้ครบตามหลักสูตรที่กำหนดไว้ เพื่อให้มีคุณสมบัติในการสอบเทียบความรู้ระดับนักบินพาณิชย์เอก หรือ ATPL Frozen ซึ่งเป็นระบบที่ใช้กันอยู่ในหลายประเทศ ณ ขณะนี้

¹⁰ Student Pilot (SP) คือนักเรียนการบินที่ได้รับทุนจากสายการบินเพื่อนเรียนหลักสูตรนักบิน และกลับมาใช้ทุนให้กับสายการบินด้วยการทำงาน

เป็นนักบินสายการบิน อีกกลุ่มคือกลุ่มที่รักการบินและไปเรียนด้วยทุนตัวเอง ประเทศไทยจะดำเนินไปได้ในส่วนการศึกษา หากสภาวิชาชีพจะเป็นผู้กำหนดหลักสูตร เช่นเดียวกับวิศวกรรมศาสตร์ แพทย์ศาสตร์ สภาวิชาชีพจะดูแลทั้ง SP และ QP เพื่อสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ว่าไทยจะผลิตบุคลากรอย่างไรให้เป็นศูนย์กลางได้ ทั้งนี้ โรงเรียนการบินกรุงเทพ ก็ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก แต่ไม่มีใครมาเรียนเพราะอะไร ขอให้ไปพิจารณากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การตรวจใบแพทย์กองทัพอากาศก็เข้มข้นมาก อาจตรวจที่กองทัพอากาศไม่ผ่านแต่ตรวจที่อื่นผ่าน เพราะตอนนี้ทางมหาวิทยาลัยรังสิต ส่งนักศึกษาเรียนที่ต่างประเทศ เช่น แคนาดา สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ก็ผ่านทุกคน

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: ปัจจุบันนี้คนที่จบมามีมากกว่าความต้องการ แต่ไม่ใช่ว่าคนเหล่านั้นไม่มีความสามารถ ผมได้มีโอกาสคุยกับน้องๆ เหล่านั้นจึงทราบว่าเขาเป็นคนมีความสามารถ มีคุณภาพ แต่อย่างที่กล่าวไปคือทางสายการบิน ใ้รับนักบิน QP น้อยมาก การเปิดรับแต่ละปีจะพิจารณาจากจำนวนนักท่องเที่ยวนั้น สถานการณ์ต่างๆ บางปีก็ไม่เปิดรับเลย ดังนั้นหากไปต่างประเทศได้คงได้เปิดช่องทางใ้พี่น้องๆ แต่ต่างประเทศก็มีการกีดกันเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่นหากเราต้องการไปเป็นนักบิน เราก็ต้องเรียนการบินใหม่เลย แต่ถ้าเราไปเรียนประเทศนั้นแล้วไปเป็นครูต่อเลยก็จะเป็นความเสี่ยง แต่ทั้งนี้ก็ต้องพิจารณาให้ดี

พล.อ.ท.ดร. ศุภกฤต อริยะปรีชา: การบินนั้นใช้เวลาเรียนน้อยมาก 14 เดือนก็สามารถบินได้แล้ว ดังนั้นปัจจัยที่เกี่ยวข้องก็คือเราไม่มีฐานข้อมูลในการที่จะตัดสินใจในการที่จะเข้ามาเรียนวิชานี้หรือเลือกวิชานี้หรือไม่ เพราะเมื่อเราเลือกมาแล้ว จบมาภายในหนึ่งปี ปรากฏว่าเครื่องบินไม่ได้สั่งเพิ่ม นักบินที่มีอยู่ก็ล้นแล้ว ที่บินอยู่ก็มีสองประเภทนักบินที่มี type ก็คือนักบินที่มีแบบของการบินแล้วกับนักบิน QP เมื่อ 3 – 4 ปีที่ผ่านมาขาด โบอิงบอกว่าต้องการหาแสนคนทั่วโลก แต่ขณะนี้ QP เกินกว่าความต้องการในไทย แต่อย่างกัปตันสมองบอกคือเด็กเหล่านี้มีความสามารถ มีมาตรฐานตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: ถ้ามีความรู้ความสามารถเมื่อโอกาสสมามีโอกาสได้งาน แต่ที่เคยเจอบางคนไปเรียนตามเพื่อน ตอนไปเรียนมันไม่ต้องไปแข่ง เรียนไม่นานก็บินได้ ไม่ต้องทุ่มเทมากก็จบ แต่เวลาเข้าสายการบินถ้าไม่ทุ่มเทก็ยาก ยกตัวอย่างในตะวันออกกลางจะมีการสอบ skill test คือเป็นการสอบทักษะบางอย่างที่จำเป็น การเป็นนักบินไม่ได้ใช้เฉพาะทักษะการขับเครื่องบิน ขอให้สังเกตเวลารับ SP ที่จะรับคนที่บินไม่เป็น หมายความว่าจบตรีสาขาใดก็ได้แล้วส่งไปเรียนบินหนึ่งปี เพราะเขาพิจารณาทักษะบางอย่างในตัวของคนที่เขาจะรับ บางเรื่องใช้เวลาฝึกไม่นาน เช่น เรื่องการบิน แต่เรื่องการตัดสินใจ วิธีคิด การประมวลผลสถานการณ์ เหล่านี้ติดตัวมาตั้งแต่พ่อแม่หล่อหลอม วิธีคิด มองโลก การแก้ปัญหา ซึ่งไม่สามารถฝึกได้ภายในหนึ่งปี ดังนั้นสายการบินจึงเลือกคนที่มึ่เหล่านี้มาก่อนแล้วค่อยไปฝึกบิน

คุณอุทัย คิวรักษาวงศ์: ผมเคยเจอกรณีดังกล่าวในอดีต สาเหตุหนึ่ง เนื่องจากเราหาครูการบินยาก ครูการบินล้วนมาจากทหาร ผมอยากให้ทางสำนักงานการบินพลเรือน หรือสภาที่กำลังจะจัดตั้งนี้ กำหนดให้เป็นครูการบินเป็นครูการบินจริงๆ ไม่ใช่เป็นโดยยศตำแหน่ง ชั่วโง่งบิน หรือเข้ามาเพราะรู้จัก ซึ่งในการเรียนการสอนเมื่อออกมาแล้วไม่อาจทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผมประสงค์ให้ครูการบินเป็นครูที่ดี มีประสิทธิภาพ

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี: ประเด็นที่อยากให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นคือ สภาวิชาชีพ ควรมีส่วนมีกำหนดหลักสูตรหรือไม่ อยากให้ถ้อยคำว่า “นักบิน” กินความเพียงใด ในเรื่องกำหนดหลักสูตร สภาวิชาชีพอ่อนน้อมคัดค้านร่างกฎหมายอุดมศึกษา เนื่องจากจะตัดบทบาทสภาวิชาชีพ จึงอยากถามว่าสภาวิชาชีพนักบินควรมีบทบาทอย่างไรในเรื่องการกำหนดหลักสูตร

คุณมนตรี มนต์ไชยยะ: เบื้องต้นภารกิจของสภาต้องไม่ซ้ำซ้อนกับของสำนักงานการบินพลเรือน เช่น ลักษณะของครูที่ดี เพราะถ้าเป็นเรื่องชั่วโมงบิน หลักสูตร วิธีการเรียนการสอน เรื่องเครื่องบิน หรือควรฝึกด้านไหน ล้วนเป็นหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนที่ปฏิบัติตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังนั้น ในเรื่องจรรยาบรรณของวิชาชีพนักบินก็สามารถมีส่วนร่วมได้ แต่ทั้งนี้ในเรื่องวินัยผู้ประจำหน้าที่ มีข้อบังคับอยู่แต่เนื่องจากมีเนื้อหาไม่ละเอียดเพียงพอ การกำหนดให้สภาเข้ามาช่วยทำตรงนี้ก็สมารถที่จะทำได้ การตรวจสอบภาคอากาศนักบิน ในอเมริกาสายการบินเขาตรวจสอบข้ามได้ ทำอย่างไร การตรวจสอบภาคอากาศนักบินจึงจะดี อีกอย่างในภูมิภาคยุโรป ด้านหน่วยช่าง หากมีองค์กรในสายการบินผ่านในเรื่องการสมควรเดินอากาศ ก็สามารถใช้บริการให้ไปตรวจที่อื่นได้ แต่ถ้าสภาตั้งกลุ่มการตรวจสอบภาคอากาศนักบินได้แล้วไปตรวจที่อื่นได้ ก็จะเป็นสิ่งที่ช่วยสำนักงานการบินพลเรือนได้

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: การจัดตั้งสภาทำให้เป็นที่ยอมรับจากนักบิน ซึ่งการตรวจสอบโดยคนที่ไม่ยอมรับ จะเป็นปัญหา แต่ถ้ากรรมการในสภาเป็นที่ยอมรับ ผ่านวิธีการเลือกตั้ง โดยเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบิน หรือในวงการบินแล้ว นักบินทุกคนจะต้องมีจรรยาบรรณระดับหนึ่ง ประกอบกับการตรวจสอบต่างๆ น่าจะเกิดความโปร่งใสในวิชาชีพนักบิน ในส่วนที่พูดถึงโรงเรียนการบิน เรายังไม่ได้ดูเรื่องกฎระเบียบ ที่สำนักงานการบินพลเรือนขาด กล่าวคือ เรื่องจริยธรรมในการประกอบวิชาชีพ ที่ต้องทำให้มีมาตรฐานเดียวกัน ผมมั่นใจว่าคนในวิชาชีพนักบินจะช่วยดูแลกัน ไม่ยอมให้คนวิชาชีพเดียวกันทำตัวอยู่นอกกรอบวิชาชีพ ในเรื่องครูการบินที่มาจากกองทัพจะมีวิธีการสอนแบบหนึ่ง ซึ่งหากมีการแลกเปลี่ยนเพื่อมาสอนการบินพลเรือนก็จะดีขึ้น ผมคิดว่าสภาวิชาชีพนักบินจะช่วยในเรื่องนี้ได้ นอกจากนี้ผมเข้าใจว่าสำนักงานการบินพลเรือนไม่ได้ตามตรวจสอบหลังจากได้ให้ใบอนุญาตแล้ว สภาก็จะช่วยตรวจสอบในเรื่องนี้ และเรื่องอุบัติการณ์ ถ้าหากเกิดขึ้นสภาก็จะสามารถส่งนักบินเพื่อเข้าไปร่วมในการตรวจสอบ ก็จะทำให้รู้สาเหตุหรือทราบสาเหตุที่แท้จริงมากขึ้นได้

กัปตัน หริศร์ บัณฑิตย์: ผมอยากถามว่าถ้ามีสภาวิชาชีพแล้ว จะสามารถกำหนดได้ไหมว่า ให้โรงเรียนการบินดูแลนักบินที่จะผลิตได้สอดคล้องกับการพัฒนาของประเทศแล้วก็จะกำหนดจำนวนได้ว่าจะรับนักบินเท่าไร จะมีการออกใบอนุญาตได้ไม่เกินไป แล้วให้โรงเรียนการบินผลิตตามนั้น คนที่ผลิตนอกจากนี้ก็จะทราบได้ทันทีว่าไม่มีใบอนุญาต และอาจไม่มีงานรองรับ

กัปตัน สมอง มิ่งเจริญ: เรื่องนี้ ทุกประเทศควรมีการทำวิจัยด้วย เพราะว่า การควบคุมการออกใบอนุญาตให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบิน เป็นเรื่องจำเป็น ตัวอย่างเช่นตอนนี้ในยุโรป การส่งเสริมการบิน บางสายการบินให้นักบินทำการบินฟรี เพราะรู้ว่านักบินต้องเก็บชั่วโมง แล้วผู้โดยสารไปขึ้นเครื่องก็มีความน่ากลัว ผมคิดว่าประเทศไทยกำลังจะเข้าถึงจุดนั้น การส่งเสริมควรต้องพูดคุยกันทุกจุดเท่าที่จะเป็นไปได้ คาดหมายได้ว่าจะมีเท่าไร ดังนั้นจึงเป็นอาชีพที่ต่อให้ผลิตมากก็ไม่ได้แก้ปัญหานักบินขาดแคลน ควรเน้นที่คุณภาพมากกว่า เช่นนั้นการที่รัฐสนับสนุนมาเรียนที่เราแล้วให้

ไปบินประเทศเขา เป็นเรื่องที่ต้อง แต่ถ้าส่งเสริมเฉพาะคนไทย ในขณะที่อัตราตกรงานในประเทศไทยอาจเป็นการแก้ไข ปัญหาที่ไม่ตรงจุด

กัปตัน พัฒน์ วินมุน: ในฐานะที่ผมอยู่โรงเรียนการบิน เข้าใจที่ทุกท่านพูด ที่โรงเรียนการบินกรุงเทพ เราผลิตให้กับสายการบินเป็นหลัก ผมเองเข้าใจได้ว่าอัตราเรื่องของอุปสงค์-อุปทาน (demand-supply) ไม่เท่ากัน ผมพูดตลอด บางครั้งอาจทำให้นักเรียนการบินผิดหวัง และพูดเสมอตอนที่มีคนมาสมัครเรียน แต่นักเรียนการบินบางคนก็ยืนยันที่จะเรียน เขารักการบิน ผมจะไล่เขาก็ไม่ได้ ผมว่ามหาวิทยาลัยไหนก็ทำไม่ได้ และมหาวิทยาลัยก็ไม่ทำเช่นกัน แต่ที่ผมทำได้ก็คือว่า ผมทราบดีว่า มีพื้นที่ ไม่ได้หมายถึงตะวันออกกลางที่เขาต้องการนักบินสำหรับเครื่องบินโบอิง 777 (Boeing 777-300ER) ที่ต้องมี 5,000 ชั่วโมงบิน แต่กำลังผมหมายถึงประเทศเพื่อนบ้าน ผมรู้ว่าเขาอยากได้ ผมอยากเปิดประตู (โอกาสงาน) ให้ไป ผมอยากให้สภามาคูเรื่องมาตรฐานการเรียนการสอน เบื้องต้นผมเข้าใจว่ากองทัพออกใบอนุญาตยากที่สุดแล้ว และเพียงพอ แต่ผมทราบดีว่าไม่เพียงพอ เรียบอกว่าไปแพทย์เราที่หนึ่งของโลก แต่ประเทศอื่นเขาไม่ได้คิดแบบนั้น ซึ่งเขาก็ไม่ได้ออกไปแพทย์ยากเหมือนไทย แต่ผมไม่ได้สนใจตรงนั้น ผมสนใจว่าทำอย่างไรให้นักบินไทยมีงานทำ เมื่อมาเรียนจบแล้วต้องมีงานทำ ผมคิดคนเดียวไม่ได้ ผมยอมรับว่าต้องพึ่งสภาวีชาชีพ และต้องพึ่งสำนักงานการบินพลเรือน ในการใช้อำนาจตามกฎหมายบางอย่าง ทั้งนี้เพื่อให้นักบินไทยมีโอกาสที่จะมีงานทำมากกว่านี้

คุณอุทัย คีรวิภาวรงค์: เรื่องนักบินตกรงาน มันมีปัญหาแบบอยู่ที่ผมจึงไม่เรียนการบินพาณิชย์ ผมเลือกที่จะเรียนเครื่องบินเล็ก มีครั้งหนึ่งผมไปอเมริกาแล้วเห็นว่าเขาแบ่งส่วนกันมากกว่า เราขาดขั้นตอนของการให้พลเรือนมีเครื่องบินส่วนตัวได้เร็ว โดยเฉพาะการอนุญาตให้นักบินต่างชาติที่เกษียณแล้วแต่เขาอยากอยู่เมืองไทยและยังอยากบินอยู่ ผมมีประสบการณ์ที่ชาวต่างชาติอยากบินในไทย ผมเสนอว่าเราสามารถที่จะให้นักบินในส่วนที่ไม่ได้งานไปทำการบินแบบนี้ได้ ผมเคยแนะนำให้นักบินที่ว่างงานไปอเมริกาไปบินเครื่องบินเช่าเล็กๆ เพื่อไปเก็บชั่วโมงการบินไว้ก่อน ซึ่งคนที่ผมแนะนำในเวลานี้เขาก็ได้บินเครื่องบินใหญ่แล้ว ซึ่งผมแนะนำให้บินต่างชาติอย่ามาบินเมืองไทย แล้วผมก็พาไปแนะนำเพื่อนให้ นี่ก็หนึ่งวิธี เพราะฉะนั้น คำถามคือ ทำอย่างไรที่จะทำให้ชาวต่างชาติที่อยากบินในไทยสามารถที่จะมีเครื่องบินในไทยได้อย่างรวดเร็วและทำการบินได้นี้คือ วิธีหนึ่งที่สามารถผ่องถ่ายนักบินที่เพ็งจบมาได้

ตัวแทนจากสมาคมนักบิน: ขอดตอบคำถามอาจารย์ลลิต เกี่ยวกับเรื่องสภาวีชาชีพเกี่ยวกับพระราชบัญญัติอุดมศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐาน ส่วนตัวผมเห็นด้วยกับกัปตันสนอง ถ้าเรามีสภา จะมีคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญด้านความรู้ทางเทคนิค เป็นผู้มีส่วนร่วมในการให้ความเห็นในเรื่องต่างๆ โดยไม่ได้เป็นผู้ที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแล แต่เป็นคนที่ยกให้ความรู้ความเชี่ยวชาญเท่านั้น ไม่เพียงแต่สำนักงานการบินพลเรือนเท่านั้นที่ต้องยอมรับว่าขาดความรู้เรื่องเทคนิค แต่องค์การการบินพลเรือนเองก็ยอมรับว่าเขาเองก็ไม่มีความรู้เพียงพอที่จะพัฒนามาตรฐานหรือกฎเกณฑ์ในเฉพาะเรื่อง เช่น อากาศยานไร้คนขับ (unmanned aircraft) หรือเรื่องเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ (cyber technology) ซึ่งในตอนนี้มีแฮกเกอร์ (hacker) สามารถทำการเจาะข้อมูล (hack) เพื่อทำสัญญาณหลอก ว่ามีเครื่องบินกำลังบินอยู่ทั้งที่ความจริงแล้วไม่มีเครื่องบินทำการบินอยู่ในขณะนั้น องค์การการบินพลเรือนบอกว่าในปี 2030 ต้องการจะสร้างอากาศยานไร้คนขับที่ขนส่งข้ามประเทศไทยได้ ดังนั้น ผมจึงสนับสนุนให้มีสภาเพื่อจัดการองค์ความรู้เกี่ยวกับการบินของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นด้าน GA การบินพาณิชย์ บัลลูน หรือเครื่องบินเล็ก ก็จะแก้ปัญหานักบินขาดคุณภาพ

และปริมาณนักบินล้น ในเรื่องการเกิดอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ ที่ผ่านมามีคนจะมองว่านักบินขาดคุณภาพ ขาดจริยธรรม และไร้วินัย แต่ก็ไม่เคยถามนักบินเลยว่านักบินมีความคิดเห็นอย่างไร สภาวิชาชีพจึงเป็นตัวแทนที่ดีที่จะคอยปกป้องผลประโยชน์ประเทศชาติสามารถชี้แจงได้ เพราะในบางครั้งนักบินถูกกดดันจากสายการบิน อย่างเช่นล่าสุดในประเทศไอร์แลนด์ มีเหตุการณ์เครื่องบินตก กลายเป็นว่ามีการนำเอาข้อมูลที่ไม่สามารถเปิดเผยได้ออกมาเปิดเผย ทั้งที่เป็นข้อมูลที่อยู่ในการสอบสวนอากาศยาน หลายอย่างควรมีการกำกับดูแล คอยเป็นบุคคลที่สามารถคอยดูแลควบคุมข้อมูล ซึ่งบางครั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็ไม่ได้มีสาเหตุจากตัวนักบินอย่างเดียว

คุณวนิดา มัชรินทร์ (นักศึกษาคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์): ถามว่า ถ้ามีการตั้งสภาวิชาชีพนักบิน แล้วมีการร่างหลักสูตรที่ได้รับมาตรฐานตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้วใช้ในการเรียนการสอน จะส่งผลต่อการตรวจสอบมาตรฐานการบิน เช่น ปัจจัยที่วิกฤตต่อความปลอดภัยด้านการบิน (critical element) หรือไม่ โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) ขององค์การการบินพลเรือน หรือในโครงการตรวจสอบความปลอดภัยในการปฏิบัติการด้านการบินของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit: IOSA) ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) จะส่งผลอย่างไรบ้าง

กัปตัน สอน มิ่งเจริญ: เบื้องต้นนะครับ ไม่ว่าอย่างไรก็ตามการตรวจความไม่มีมาตรฐานด้านการบินจะถูกส่งไปอยู่แล้ว ใครก็สามารถส่งได้หากเห็นว่ามีปัญหาไม่ได้มาตรฐานด้านการบินเกิดขึ้น ถ้าองค์การระหว่างประเทศเขาสงสัยเขาก็จะมาตรวจ เช่น การผลิตนักบินได้เยอะ เพราะฉะนั้นการตรวจขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในอนาคตไม่ว่าจะเขียนคู่มือครบแล้วจะตรวจผ่าน แต่จะเป็นการตรวจสอบกิจกรรมในอุตสาหกรรมว่ามีจุดในบกพร่องบ้าง ไม่ใช่ว่าออกกฎหมายครบแล้วจะจบ ต้องดูที่การกำกับดูแลด้วย สภาจึงจะช่วยในส่วนที่ขาดบุคคลกร จะช่วยงานในการตรวจสอบและช่วยในปัญหาเกี่ยวกับทางเทคนิคต่างๆ หรือที่เกี่ยวกับคู่มือต่างๆ ซึ่งนักบินจะตอบได้ดีกว่า เพราะเขาบินจริง ผมคิดว่าสภาจะช่วยตรงนี้ได้

คุณมนตรี มนต์ไชยยะ: การช่วยเหลือของสภา ต้องดูว่าบางอย่างเป็นการกิจของสำนักงานการบินพลเรือนหรือไม่ ต้องดูรายละเอียดดีๆ เพราะในปัจจุบันที่วิกฤตต่อความปลอดภัยด้านการบิน ทั้ง 8 ข้อก็มีบางอันเป็นการกิจของสำนักงานการบินพลเรือนต้องเฉลี่ยกัน สภาวิชาชีพนักบินอาจช่วยได้ในการแนะนำ เมื่อเจอข้อบกพร่อง ก็ออกหนังสือแจ้งข้อบกพร่องได้เพื่อให้แก้ไขได้ สภาจะช่วยได้เยอะ บางอย่างเป็นบทบาทของนักบินจริงๆ

กัปตัน พัฒน์ วินมุน: ผมจะให้สภามาช่วยดูด้านคุณภาพอย่างไรบ้าง ที่เห็นได้ชัดคือ ครูการบินจากกองทัพ การสอนจะแตกต่าง ในเมื่อ ข้อกำหนดกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าต้องมีชั่วโมงบิน 240 ชั่วโมง ก็สามารถสอนคนที่ขับเครื่องบินได้ทันที ต่างจากที่ผมปฏิบัติในโรงเรียนของผม ครูที่จะสอนในโรงเรียนผมได้จะต้องผ่าน category ต่างๆ เป็นลำดับไป category D เป็น category C เป็น category B และท้ายสุดเป็น category A โดย category A คือครูที่สามารถสอนคนที่บินไม่เป็นเลยได้ ซึ่งมีชั่วโมงบิน 2,000 ชั่วโมง ส่วน category D สามารถสอนได้เพียงการสอนหนังสือสอนการบินจากเครื่องบินจำลอง (simulator) และเป็นครูนักบิน (safety pilot) นั่งไปกับเครื่องบินได้เท่านั้น จนกว่าจะเป็น category A ได้จะต้องมีการพัฒนาตัวเอง และทำให้ครูทุกคนมุ่งที่จะพัฒนาตัวเอง ผมไม่สามารถนำเอาสิ่งที่ผมคิดไปบอกให้สำนักงาน

การบินพลเรือนแก่ตามแนวคือนโยบายที่ได้เนื่องจากไม่เป็นมาตรฐานสากลแต่สามารถแนะนำได้ ถ้าสมมติผลเรื่องความปลอดภัย

คุณสัมพันธ์ พงศ์ไทย (New Gen Airways): ขอตอบคำถามของคุณวนิดา เราต้องไปดูปัจจัยที่วิกฤตต่อความปลอดภัยด้านการบินทั้ง 8 ข้อขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าเรื่องอยู่ส่วนใด ถ้าเป็นเรื่องที่กำหนดให้รัฐต้องจัดให้มี (establish) เพื่อให้การบินได้มาตรฐานตาม 1-5 ข้อแรก ถ้ารัฐตกข้อใดข้อหนึ่งก็คือตกเลย ไม่ต้องไปดูส่วนของ การปฏิบัติตาม (implement) ต่อให้ตรวจละเอียดอย่างไรก็ตาม และผมอยากเล่าให้ฟังว่าทำไมองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาตรวจ ตามโครงการตามโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (Universal Security Audit Program Continuous Monitoring Approach: USAP-CMA) ล่าสุด มันมีปัจจัยทั้งหมด 4 ข้อ ประการแรกคือ การออกใบอนุญาตมากเกินไป ประการที่ 2 คืออุบัติเหตุ ประการที่ 3 คือ เครื่องบินของสายการบินถูกสั่งระงับการทำการบิน (ground) อยู่ต่างประเทศ ส่วนที่เราโดนปี 2558 ประการที่ 4 คือ เราไม่มีการเคลื่อนไหวด้านข้อมูลออนไลน์ ก่อนหน้านี้ปี พ.ศ. 2548 ในการตรวจสอบระบบที่เกี่ยวข้องด้านการบิน (Comprehensive Systems Approach: CSA) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เรามีการแก้ไขเรื่องการสืบค้นข้อมูลด้านการบินของประเทศไทย (finding) แต่ติดเรื่องฝ่ายกฎหมาย เรื่องจึงไม่ออกไป

กัปตัน สอน มิ่งเจริญ: ก่อนจะปิด คิดว่าฝากทุกคนถ้ามันน่าสนใจ ถือว่าเป็นการบ้าน ผมทำสมาธิมา 5 ปีเห็น ปัญหาเรื่องการบินเยอะ นักบินบางคนทำงานในสายการบินจนเกษียณ แต่ในปัจจุบันมีปัญหาเยอะ เช่น นักบินถูกเลิกจ้าง การทดสอบโดยที่มาตรฐานสูงจากสายการบินอื่น นักบินจึงคิดว่าสมาธิ และทุกส่วนที่เกี่ยวข้องจะช่วยเหลือหมายความว่าเมื่อคนเดือดร้อนแล้วคนจะวิ่งมาหาสมาธิ แต่พอไม่เดือดร้อนก็ไม่สมัครใจเข้ามา ดังนั้นการตั้งสภา ทุกคนต้องมีส่วนร่วม ต้องเข้ามา นอกจากนั้นผมแนะนำน้องๆ เสมอว่า เป็นนักบินห้ามว่างงาน เราจะต้องรับผิดชอบหลายร้อยชีวิต ต้องดูแลตัวเองให้ได้ ห้ามว่างงาน ทำงานอะไรก็ได้ เพื่อพัฒนาทักษะ เช่นการทำงานร่วมกับผู้อื่น การตัดสินใจ การประเมินสถานการณ์ และในเวลาที่จะมาทำงานในสายการบิน สายการบินเขาก็จะทดสอบเรื่องพวกนี้เช่นกัน ผมคิดว่าถ้าสภามีฐานกฎหมาย ก็คงดี เพราะผมก็เคยโดนฟ้องในฐานะสมาชิกรวม ถ้าหากว่าประเทศอื่นไม่ทำ หรือบางประเทศกำลังจะทำ เช่นนั้นแล้วเราอาจเป็นผู้นำก็ได้

อ.ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี: ขอบคุณวิทยากร ขอบคุณผู้เข้าร่วม ที่ให้ความเห็นอันเป็นประโยชน์ ทำให้สมาธิและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะได้ไปรวบรวมความคิดเห็นจากการสัมมนา ข้อเสนอเบื้องต้น คือ เห็นว่าจำเป็น ส่วนว่าจะให้สภาวิชาชีพมีหน้าที่อะไรบ้าง ในเบื้องต้น คือ นักบินในฐานะเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญด้านนั้นๆ เข้ามาช่วยเติมเต็มการทำงานของสำนักงานการบินพลเรือนได้เช่นเรื่องจรรยาบรรณ การอบรมโรงเรียนการบิน การคุ้มครองวิชาชีพ นักบินขาดแคลน นักบินเพิ่มในบางส่วน โดยรวมแล้วคือมีส่วนร่วมในการกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆของสำนักงานการบินพลเรือน เมื่อมีสภาวิชาชีพก็จะมีอำนาจในเรื่องที่รับผิดชอบ เป็นข้อสรุปเบื้องต้นในวันนี้ เพื่อนำไปสู่การรับฟังอีก 2 รอบต่อไป