เหตุการณ์ จึงต้องมาจากการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องที่มีคุณสมบัติพื้นฐานตามที่ WMO กำหนด ทั้งคุณวุฒิการศึกษาและประสบการณ์ (Basic Requirements) และยังต้องมีสมรรถนะตามที่กำหนดโดยคณะกรรมาธิการร่วมด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (Commission on Aeronautical Meteorology) ระหว่าง WMO และ ICAO อีกด้วย ซึ่งสมรรถนะดังกล่าวนี้จะต้องถูกประเมินโดย ICAO หรือหน่วยงานที่ ICAO รับรอง ซึ่งในประเทศไทยคือกรมการบินพลเรือน แต่เมื่อกรมการบินพลเรือนไม่ได้รับการรับรองและไม่มีนักอุตุนิยมวิทยาที่มีสมรรถนะตามที่กำหนดแล้ว ประเด็นปัญหาจึงเกิดขึ้นกับหน่วยงานทั้งสองตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ส่วนประเด็นอื่นๆที่เป็นข้อจำกัดด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ของกรมอุตุนิยมวิทยา พอสรุปได้ ดังนี้

http://www.adultpdf.com
Created by Image To PDF trial version, to remove t

๑.) การแบ่งหน่วยงานภายในกรมอุตุนิยมวิทยา ที่สำนักอุตุนิยมวิทยาการบินรับผิดชอบเฉพาะการเป็น Focal Point ของกรมฯและของประเทศ รับผิดชอบการปฏิบัติงานเฉพาะที่สนามบินสุวรรณภูมิกับสนามบินดอนเมือง ส่วนสนามบินในต่างจังหวัดให้ขึ้นอยู่กับศูนย์พยากรณ์อากาศภาคฯ และสถานีตรวจและรายงานอากาศการบิน (METAR) ก็ขึ้นตรงต่อศูนย์ภาคฯอีกที เมื่อต้องปฏิบัติงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน จึงเป็นข้อจำกัดที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข และข้อมูลที่ได้จากแต่ละสถานีก็ขาดมาตรฐาน เพราะบุคลากรยังมีสมรรถนะไม่เท่าเทียมกัน

๒.) การจัดหาและติดตั้งเครื่องมือ ไม่สอดคล้องกับภารกิจ และขาดหลักธรรมาภิบาล มีการซื้อเครื่องมือราคาแพง ติดตั้งผิดตำแหน่ง ใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า

๓.) ในสนามบินหลักของประเทศ เช่น ดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ และสนามบินภูมิภาคตามหัวเมืองสำคัญ มีการติดตั้งเครื่องมือครบถ้วน แต่มีปัญหาดังที่กล่าวไว้ในข้อ ๒ จึงทำให้ขาดประสิทธิภาพจนบางแห่งติดตั้งแล้วไม่สามารถใช้งานได้

๔.) การบำรุงรักษา ไม่เป็นมาตรฐาน ไม่มีการสอบเทียบเครื่องมือแต่ละชนิดให้มีค่าที่เที่ยงตรง (Precision) ภายหลังการติดตั้ง ทำให้การรับรองคุณภาพของข้อมูล ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และบุคลากรของกรมอุตุนิยมวิทยาไม่มีความรู้ความสามารถและสมรรถนะในการบำรุงรักษา จึงต้องใช้บริการจากบริษัทตัวแทนขาย อันนำมาซึ่งปัญหาข้อที่ ๒

๕.) ปัจจุบัน การรับข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินจาก World Area Forecast Centre: WAFC ประเทศไทยยังไม่สามารถเปลี่ยนถ่ายระบบจาก GRIB 1 เป็น GRIB 2 ได้ เพราะการจัดหามีการตั้งงบประมาณที่แพงเกินจริง จนไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณอันมีเหตุมาจากปัญหาในข้อ ๒

๖.) มีการทุจริตการบำรุงรักษา และมีไวรัสถูกเขียนไว้ในระบบปฏิบัติการหลักของระบบปฏิบัติการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (MESSIR) แต่มีการปิดบังปัญหาอันเนื่องมาจากเหตุผลในข้อ ๒ แม้ว่ามีการแจ้งความ ปอท. แล้ว แต่กระบวนการสอบสวนไม่มีความคืบหน้า อีกทั้งการสอบสวนภายในเกี่ยวโยงกับปัญหาในข้อ ๒ จึงอาจจนำความเสียหายอย่างใหญ่หลวงมาสู่ระบบการบินของประเทศได้

๗.) การจัดหาเครื่องมือที่มีความเที่ยงตรงสูง (Precision) สำหรับสนามบินที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น มีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อดำรงไว้ซึ่งความเป็นศูนย์กลางการบินแห่งภูมิภาค และเป็นความได้เปรียบในเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศต้องขจัดปัญหาในข้อ ๒ ให้มีประสิทธิภาพ และมีกระบวนการบริหารจัดการที่โปร่งใสเช่นเดียวกับประเทศฮ่องกง