แผนค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ

คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

พ.ศ. ๒๕๖๑

คำนำ

งานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นงานที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นอย่างเร่งด่วน เพราะนอกจากจะเป็นการสนับสนุนมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางโดยอากาศยาน และการเดินทางโดยทางเรือของประเทศไทยแล้ว ยังทำให้ผู้ประสบภัยอันตรายมีความเชื่อมั่นและมีความหวังที่จะได้รับความช่วยเหลือให้รอดชีวิตได้ แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่เคยมีการบูรณาการในการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงทำให้การดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่ผ่านมา เป็นไปด้วยความยากลำบาก หรือไม่สอดคล้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และอาจทำให้เกิดความสับสนระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในระหว่างปฏิบัติการได้ ดังนั้นในฐานะที่ประเทศไทยเป็นภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จึงต้องกำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยขึ้น และเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเหมาะสม และรวดเร็ว คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยจึงเห็นสมควรให้มีการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติขึ้นมาเพื่อกำหนดให้หน่วยงานมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ตามความพร้อมและความเชี่ยวชาญของแต่ละหน่วยงานนั้น รวมไปถึงการกำหนดนโยบายและหลักการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและกำหนดมาตรการในการดำเนินงานด้านค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของแต่ละหน่วยงานให้สอดคล้องกับแผนการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ

คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยต้องขอขอบคุณ คณะอนุกรรมการฯ และคณะทำงานจัดทำแผนฯ ที่ได้ร่วมกันดำเนินการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ฉบับนี้ ให้สำเร็จลุล่วงด้วยความเรียบร้อยและได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑ พร้อมกันนี้ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้นำแผนฯ ฉบับนี้ไปศึกษา และยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติการ หรือจัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติของหน่วยงาน สำหรับการดำเนินงานร่วมกันในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งเมื่อได้นำแผนฯ ไปทดสอบหรือปฏิบัติงานและพบข้ออุปสรรคหรือบกพร่องของแผน ก็ขอให้แจ้งต่อคณะกรรมการแห่งชาติฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุงให้เหมาะสมและทันสมัยยิ่งขึ้นต่อไป

(นายสมัย โชติสกุล)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)
ประธานคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานและเรือที่ประสบภัย

สารบัญ

		หน้า
คำนำ		๑
สารบัญ		๒
บทที่ ๑	บทนำ	๕
	๑.๑ ความเป็นมา	๖
	๑.๒ ความมุ่งหมาย	๖
	๑.๓ การมีผลบังคับใช้	๗
	๑.๔ การทบทวน การปรับปรุงและการแก้ไข	๗
	๑.๕ นิยามศัพท์	๗
	๑.๖ องค์กรเพื่อความร่วมมือของหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๐
	๑.๗ กฎหมายและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๑
บทที่ ๒	กลไกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๓
	๒.๑ หน้าที่ของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๓
	๒.๒ หน้าที่ของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๓
	๒.๓ หน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๔
	๒.๔ หน้าที่ของหน่วยระวังภัย	๑๕
	๒.๕ หน้าที่ของหน่วยส่งต่อทางการแพทย์	๑๕
	๒.๖ ข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๕
บทที่ ๓	ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๗
	๓.๑ ขั้นตอนเกี่ยวกับการแจ้งข่าว	๑๗
	๓.๑.๑ การแจ้งข่าวกรณีอากาศยานและเรือประสบภัย	๑๘
	๓.๑.๒ การประเมินค่าข่าวการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๘
	๓.๑.๓ การร้องขอให้ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๘
	๓.๑.๔ การรายงานผลการปฏิบัติของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๙
	๓.๑.๕ การยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๑๙
	๓.๒ ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย	๒๐
	๓.๒.๑ ขั้นของภาวะฉุกเฉิน	๒๐
	๓.๒.๒ การรายงานภาวะฉุกเฉิน	๒๑
	๓.๒.๓ วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉิน	๒๑

๓.๒.๔	วิธีปฏิบัติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในระหว่างขั้นของภาวะฉุกเฉิน	๒๑
๓.๒.๕	การเริ่มต้นปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในกรณีที่ไม่ทราบตำบลที่สูญหายของอากาศยาน	๒๒
๓.๒.๖	การแจ้งข่าวให้กับอากาศยานซึ่งประสบภาวะฉุกเฉิน	๒๓
๓.๒.๗	วิธีปฏิบัติในกรณีที่การปฏิบัติอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐ ๒ รัฐ หรือมากกว่า	๒๓
๓.๒.๘	วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ภาคสนาม	๒๓
๓.๒.๙	วิธีปฏิบัติสำหรับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในการที่จะสั่งให้หยุดหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๒๓
๓.๒.๑๐	วิธีปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ณ บริเวณที่เกิดเหตุ	๒๔
๓.๒.๑๑	วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ณ บริเวณที่เกิดเหตุ	๒๔
๓.๒.๑๒	วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเมื่อได้รับข่าวประสบภัย	๒๕
๓.๓	ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย	๒๖
๓.๓.๑	มาตรการเตรียมการ	๒๖
๓.๓.๒	การกระทำขั้นแรก	๒๖
๓.๓.๓	ขั้นฉุกเฉิน	๒๖
๓.๓.๔	ระเบียบปฏิบัติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในระหว่างขั้นฉุกเฉินต่าง ๆ	๒๗
๓.๓.๕	การประสานงานในกรณีที่มีรัฐภาคี ๒ รัฐ หรือมากกกว่าเกี่ยวข้อง	๒๘
๓.๓.๖	การประสานงานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยบริเวณที่เกิดเหตุ	๒๘
๓.๓.๗	การยกเลิกและการพักปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๒๘
๓.๓.๘	ระบบการรายงานของเรือ	๒๙
๓.๓.๙	การค้นหาด้วยระบบสื่อสาร	๓๓
บทที่ ๔	แนวทางการขับเคลื่อนแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยไปสู่การปฏิบัติ	๓๔
๔.๑.	แผนผังการประสานงานและปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๓๕
๔.๒.	ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๓๖
๔.๓.	กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์	๓๗
บทที่ ๕	การส่งต่อทางการแพทย์	
๕.๑	นิยามศัพท์ทางการแพทย์	๓๘
๕.๒	กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คู่มือ และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางการแพทย์	๓๙

๕.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน ๓๙

๕.๔ ขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์ ๓๙

๕.๕ แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติ ๔๑

ภาคผนวก ๔๓

ผนวก ก วงจรการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๔๔

ผนวก ข เขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๕๗

ผนวก ค แผนผังการรายงานกรณีอากาศยานและเรือประสบภัย ๕๘

ผนวก ง การติดต่อหน่วยที่สำคัญในการรับข่าว ๖๒

ผนวก จ แบบแจ้งอากาศยานประสบเหตุ ๖๕

ผนวก ฉ แบบแจ้งเรือประสบเหตุ ๖๖

ผนวก ช แบบฟอร์มกระดาษเขียนข่าว (ศูนย์ประสานฯ) ๖๗

ผนวก ซ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ ๖๘

ผนวก ฌ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ๗๑

ผนวก ญ คำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ ๓/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ ๗๕

ผนวก ฎ คำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ ๔/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ ๗๘

ผนวก ฏ คำสั่งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ ที่ ๑/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ ๗๙

ผนวก ฐ The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 19 (Annex 12 Search and Rescue) ๘๒

ผนวก ฑ Regulation V/33 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended ๘๖

ผนวก ฒ การวางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๘๗

ผนวก ณ หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๘๘

ผนวก ด บัญชีบริภัณฑ์และที่ตั้งสาขาของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยระวังภัย ๙๗

บทที่ ๑
บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) มีภาระผูกพันเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ในข้อ ๒๕ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ปี พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า รัฐภาคีต้องจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยในอาณาเขตของตน นอกจากนั้นในภาคผนวกที่ ๑๒ แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit หรือ SRU) และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Co-ordination Center หรือ RCC) ปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง รวมทั้งเป็นหน่วยกลางในการอำนวยการ และประสานงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายในเขตความรับผิดชอบของตน

สำหรับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ซึ่งประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) มีอนุสัญญาในการประชุมที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในทะเล และการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย คือการประชุม International Convention for the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) ปี พ.ศ. ๒๕๑๗ และการประชุม International Convention on Maritime Search and Rescue ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งได้กำหนดให้เรือที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับเรือที่ประสบภัยเมื่อได้ทราบข่าวให้ตรงไปช่วยเหลือ โดยเป็นประเพณีที่ปฏิบัติมานานของชาวเรือ และในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่เคยมีศูนย์ประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ดังนั้น เมื่อมีเรือที่ประสบภัย หน่วยงานที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงจะออกทำการช่วยเหลือ ซึ่งได้แก่ กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมเจ้าท่า หรือหน่วยอื่น ๆ ฯลฯ โดยในบางครั้งอาจไม่มีการประสานงานร่วมกันทำให้การค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยเป็นไปอย่างสับสน และไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ รวมทั้งอาจจะเกิดอันตรายได้

ในปี พ.ศ. ๒๕๐๗ ได้มีการประชุมระดับเจ้าหน้าที่การขนส่งและการคมนาคมภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ที่ประชุมได้มีการพิจารณาโครงการที่จะต้องดำเนินการเร่งด่วนทั้งหมดจำนวน ๙๕ โครงการ ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกา โดย “องค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Agency for International Development หรือ US.AID)” ได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่มาให้คำแนะนำเพื่อพิจารณาว่าควรจะดำเนินการโครงการใดก่อนและหลัง ในที่สุด ได้พิจารณาให้โครงการค้นหาและช่วยเหลือของประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศไทยเป็นโครงการอันดับแรกที่จะต้องดำเนินการ หลังจากนั้นรัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่ US. SAR STUDY TEAM เดินทางไปศึกษาความต้องการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในประเทศดังกล่าว และได้ทำรายงานซึ่งเรียกว่า SAR in South East Asia Program For Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand ผ่านกระทรวงการขนส่งของสหรัฐอเมริกา โดยในรายงานดังกล่าวได้เสนอแนะประเทศไทยให้รวมกิจการด้านการค้นหาและช่วยเหลือทั้งทางอากาศและทางทะเลเข้าด้วยกัน และให้อยู่ภายใต้การประสานงานของหน่วยเดียว คือ มีศูนย์ประสานงานของการค้นหาและช่วยเหลือทั้งทางอากาศยานและทางเรือขึ้นที่กรมการบินพาณิชย์ (ในขณะนั้น) ในการนี้ประเทศไทยได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวและได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ ให้จัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหา

และช่วยเหลือแห่งชาติ โดยรวมกิจการค้นหาและช่วยเหลือทางอากาศยานและทางเรือไว้ด้วยกัน ทั้งนี้สามารถเรียกระดมสิ่งอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเท่าที่มีอยู่ของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นประโยชน์ในภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๒๐ และได้เปลี่ยนชื่อจากคณะกรรมการประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติมาเป็น "คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย" โดยในปัจจุบันได้มีการแก้ไขปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการแห่งชาติให้ครบถ้วนและสมบูรณ์มากขึ้น ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมท่าอากาศยานและอธิบดีกรมเจ้าท่า เป็นรองประธานกรรมการและผู้แทนจากกองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมอุตุนิยมวิทยา กรมการปกครอง กรมศุลกากร กรมประมง กรมฝนหลวงและการบินเกษตร สำนักงบประมาณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมท่าอากาศยาน สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการ โดยมีหัวหน้ากลุ่มงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้แทนกรมเจ้าท่าเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙)

๑.๒ ความมุ่งหมาย

ในการกำหนดให้มีแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ ก็เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติการให้เป็นระบบและขั้นตอนการปฏิบัติการประสานความร่วมมือด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ดังนี้

๑.๒.๑ จัดให้มีความตกลงระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีเจ้าหน้าที่และบริภัณฑ์ อันสามารถนำมาใช้หรือดัดแปลงมาใช้ รวมถึงสามารถเรียกระดมเจ้าหน้าที่และบริภัณฑ์ต่าง ๆ เหล่านั้นมาใช้ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๒.๒ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ในการปฏิบัติภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยให้ครอบคลุมถึงอากาศยานและเรือของพลเรือน (ตามพันธกรณีที่มีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ) รวมถึงอากาศยานและเรือของส่วนราชการด้วย (เมื่อได้รับการร้องขอ และไม่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการทางทหาร หรือความมั่นคง)

๑.๒.๓ เพื่อประหยัดงบประมาณของรัฐ ในการจัดหายุทโธปกรณ์ที่มีราคาแพง เช่น อากาศยาน เรือ หรือ พาหนะอื่น ๆ ตลอดจนบริภัณฑ์บางชนิด ที่ใช้ในกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยการระดมบุคลากรและบริภัณฑ์ที่มีอยู่แล้วจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อมาปฏิบัติงานร่วมกัน

๑.๒.๔ เพื่อกำหนดระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือ ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของหน่วยต่าง ๆ ให้เป็นแนวทางเดียวกัน สามารถทำการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีที่มีอากาศยาน และเรือประสบภัยเกิดขึ้น

๑.๒.๕ เพื่อกำหนดขั้นตอนและขอบเขตการปฏิบัติของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเล) ให้เป็นไปด้วยความเหมาะสมและรวดเร็ว ไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน หรือเกินขอบเขตอำนาจหน้าที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๖ เพื่อให้หน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยมีหน้าที่สร้างคู่มือการปฏิบัติงานของหน่วยให้สอดคล้องกับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ

๑.๓ การมีผลบังคับใช้

แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาตินี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อหน่วยงานในคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเห็นชอบร่วมกัน

๑.๔ การทบทวน การปรับปรุงและการแก้ไข

หน่วยงานในคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยอาจเสนอให้มีการทบทวน การปรับปรุง หรือการแก้ไขแผนฯ รวมทั้ง ประเมินผลและนำแผนฯ ไปฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยประจำปี อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง และนำเสนอต่อคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้ความเห็นชอบ

๑.๕ นิยามศัพท์

๑.๕.๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue หรือ SAR) หมายความว่า การรวบรวมกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลและทรัพย์สินที่กำลังตกอยู่ในอันตรายจากอากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๕.๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) หมายความว่า องค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษของสหประชาชาติโครงการเร่งพัฒนาการบินพลเรือน

๑.๕.๓ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) หมายความว่า องค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐานข้อบังคับ และแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมถึงการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

๑.๕.๔ คู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual หรือ IAMSAR Manual) หมายความว่า หนังสือที่ใช้เป็นคู่มือมาตรฐานสากลสำหรับการปฏิบัติงานของหน่วยในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ซึ่งจัดทำร่วมกันโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

๑.๕.๕ ผู้ประสานงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Co-ordinator หรือ SC) หมายความว่า บุคคลหรือคณะบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการบริหารจัดการงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๕.๖ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (National Search and Rescue Committee หรือ NSC) หมายความว่า คณะบุคคล ผู้แทนหน่วยที่เกี่ยวข้องซึ่งแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี ให้เป็นคณะกรรมการในการอำนวยการ ประสานงาน และกำกับดูแล

การดำเนินงานทั้งปวงที่เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีมาตรฐานสากล

๑.๕.๗ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Co-ordination Centre หรือ RCC) หมายความว่า หน่วยงานที่ได้จัดตั้งขึ้นให้เป็นหน่วยงานกลางภายในเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผนและประสานงานให้การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๑.๕.๘ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยย่อย (Rescue Sub-Centre หรือ RSC) หมายความว่า หน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพิ่มเติมจากศูนย์ประสานงานฯ (RCC) และมีหน้าที่เช่นเดียวกับศูนย์ประสานงานฯ เพื่อให้การวางแผนและประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๑.๕.๙ ผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Mission Co-ordinator หรือ SMC) หมายความว่า เจ้าหน้าที่ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการแห่งชาติฯ (ตามคำแนะนำของศูนย์ประสานงานฯ) ให้มาปฏิบัติหน้าที่เป็นการชั่วคราว ในการอำนวยการปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หรืออาจได้รับมอบภารกิจเพื่อให้คำแนะนำ และ/หรือสนับสนุนเจ้าหน้าที่และเครื่องมือให้กับผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (OSC) ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๕.๑๐ เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบมาตรฐานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Inspectorate Staff หรือ SAR Inspectorate Staff) หมายความว่า เจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับการฝึกอบรมและมีความเชี่ยวชาญในภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และได้รับการแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบมาตรฐานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๕.๑๑ ผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Co-ordinator/Commander หรือ OSC) หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ตามคำแนะนำของศูนย์ประสานงานฯ) ให้เป็นผู้ประสานงานหรือควบคุมการปฏิบัติการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้รับมอบภารกิจในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นการเฉพาะในเหตุการณ์หรือพื้นที่นั้น ๆ

๑.๕.๑๒ ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (Scene of Action Commander: SAC) หมายความว่า ผู้บังคับบัญชาของหน่วยกำลังของเจ้าหน้าที่รัฐตามหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในแผนฯ ที่อยู่ในที่เกิดเหตุเป็นหน่วยงานแรก ทำหน้าที่อำนวยการ สั่งการและประสานงานต่อหน่วยกำลังของรัฐและเอกชนที่เข้ามาสมทบ โดยจะปฏิบัติหน้าที่จนกว่าผู้อำนวยการ ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Co-ordinator/Commander หรือ OSC) ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยจะเข้ามารับมอบหน้าที่

๑.๕.๑๓ ชุดผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Mission Co-ordinator Team หรือ SMC Team) หมายความว่า หน่วยงานซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์ที่มีไว้สำหรับการคำนวณ การวางแผน และอำนวยการภารกิจของผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่ได้รับมอบหมายให้ไปสนับสนุนผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ในพื้นที่ด้วยก็ได้

๑.๕.๑๔ หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Unit หรือ SRU) หมายความว่า หน่วยงานซึ่งประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการฝึก และมีบริภัณฑ์อันเหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งนี้การค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องไม่กระทบต่อการปฏิบัติภารกิจของทางราชการ/ทางทหารและภารกิจของหน่วยนั้น ๆ ด้วย

๑.๕.๑๕ หน่วยระวังภัย (Alerting Post) หมายความว่า หน่วยงานซึ่งเป็นหน่วยกลางในการติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคล ซึ่งรายงานข่าวเกี่ยวกับอากาศยานและเรือในระหว่างประสบภัยกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๕.๑๖ เขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Region หรือ SRR) หมายความว่า พื้นที่บนพื้นดินหรือพื้นน้ำทั้งหมดในอาณาเขตรัฐ รวมทั้งน่านน้ำทะเลหลวงซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้กำหนดให้เป็นเขตการค้นหาและช่วยเหลือ สำหรับประเทศไทยเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย แสดงไว้ในแผนที่เขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ภาคผนวก ข)

๑.๕.๑๗ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ หมายความว่า ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre : BACC) ที่รับผิดชอบในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ ตามที่ได้ประกาศไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบินประเทศไทย (AIP–Thailand : Aeronautical Information Publication Thailand)

๑.๕.๑๘ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ หมายความว่า หอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower) ที่รับผิดชอบให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน หรือ Approach Control Office ที่รับผิดชอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน

๑.๕.๑๙ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ (Sector Operation Centre) หมายความว่า หน่วยงานของกองทัพอากาศที่รับผิดชอบในการควบคุมห้วงอากาศ ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ควบคุมการเดินอากาศและควบคุมการจราจรทางอากาศที่อยู่นอกเขตรับผิดชอบของศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control : BACC) และหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศภายในเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ (Thailand Air Defense Identification Zone : TADIZ) รวมถึงประสานให้คำแนะนำการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๕.๒๐ สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (Vessel Traffic Control and Maritime Security Centre หรือ VTC) หมายความว่า หน่วยงานของกรมเจ้าท่า มีหน้าที่ในการควบคุมการจราจรในเขตควบคุมการจราจรทางทะเลและเขตท่าเรือ

๑.๕.๒๑ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ ศรชล. (Thailand Maritime Enforcement Command Center หรือ THAI-MECC) หมายความว่า หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการวางแผน อำนวยการ ประสานงาน สั่งการ และสนับสนุนการปฏิบัติของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ ศรชล. หรือตามที่คณะกรรมการ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ตลอดจนกิจกรรมทางทะเลอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล

๑.๕.๒๒ รายงานสถานการณ์ (Situation Report หรือ SITREP) หมายความว่า รายงานแจ้งเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นและความคืบหน้าในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือเพื่อแจ้งเพื่อทราบหรือประสานงานจากผู้อำนวยการเหตุการณ์/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (OSC) หรือจากผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (SMC) ถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๕.๒๓ ประสบภัย (Distress) หมายความว่า ภาวะที่กำลังใกล้จะประสบอันตราย และอันตรายนั้นเป็นอันตรายที่ร้ายแรง ซึ่งต้องการความช่วยเหลือโดยทันทีทันใด

๑.๕.๒๔ ผู้รอดชีวิต (Survivor) หมายความว่า ผู้รอดชีวิตจากอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ หรือเรือที่ประสบภัย

๑.๕.๒๕ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย/กองบัญชาการเหตุการณ์ (Search and Rescue Directing Unit) หมายความว่า กองอำนวยการที่ศูนย์ประสานงานฯ ทำการจัดตั้งเฉพาะเหตุการณ์เมื่อเกิดเหตุอากาศยานและเรือประสบภัย โดยศูนย์ประสานงานฯ มีหน้าที่เสนอแนะให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ในการบัญชาการเหตุการณ์

๑.๕.๒๖ หน่วยส่งต่อทางการแพทย์ (Emergency Medical Unit) หมายความว่า หน่วยงานที่มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและได้รับการอบรม ฝึกฝน ในการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจากอากาศยานและเรือประสบภัย รวมทั้งมีบริภัณฑ์สนับสนุนให้มีความสามารถช่วยชีวิตผู้ประสบภัยได้

๑.๕.๒๗ หน่วยประชาสัมพันธ์ (Public Relation Units) หมายความว่า ที่จัดตั้ง ณ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ หมายถึง หน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการให้ข่าวต่อสาธารณะชน หรือทำหน้าที่อื่นใดที่ต้องประสานกับสื่อมวลชน รวมถึงให้รวบรวมข้อมูลและนำข้อมูลดังกล่าวให้แก่ผู้ที่มีอำนาจในการให้ข่าวแก่สื่อมวลชน

๑.๕.๒๘ บริษัทสายการบิน/บริษัทเดินเรือ (ที่จัดตั้ง ณ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์) หมายความว่า ผู้ประกอบการเดินอากาศและผู้ให้บริการเดินเรือ ที่เป็นเจ้าของ/เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ประสบภัยในเวลานั้น

๑.๕.๒๙ หน่วยการเงินและส่งกำลังบำรุง หมายความว่า ที่จัดตั้ง ณ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ หมายถึง หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการด้านงบประมาณค่าใช้จ่ายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมไปถึงการจัดสรรดำเนินการด้านค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและสนับสนุนภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในครั้งนั้น

๑.๖ องค์กรเพื่อความร่วมมือของหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

เพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และเหมาะสม เห็นสมควรให้มีการจัดตั้งองค์กรเพื่อความร่วมมือของหน่วยในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ดังนี้

๑.๖.๑ กระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) จัดตั้ง “ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย” ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของประเทศและประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เป็นหน่วยงานแจ้งข่าวและหน่วยระวังภัย อีกทั้ง สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทำหน้าที่กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรการที่ กชย. กำหนด ตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓) ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

๑.๖.๒ กระทรวงกลาโหม (สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติ

และสิ่งแวดล้อม (กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (กรมอุตุนิยมวิทยา บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)) กระทรวงมหาดไทย (กรมการปกครอง กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมประมง กรมฝนหลวงและการบินเกษตร) สำนักงบประมาณ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สถาบันการบินพลเรือน สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ และสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และเป็นหน่วยระวังภัย

๑.๗ กฎหมายและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้แก่

๑.๗.๑ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

๑.๗.๒ ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๑๒ เรื่อง การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๑.๗.๓ หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ สร.๐๒๐๒/๒๒๔๑ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ เรื่อง การจัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

๑.๗.๔ ระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานเรือประสบภัย, พ.ศ.๒๕๒๐ และ พ.ศ. ๒๕๕๓ กรมการบินพาณิชย์

๑.๗.๕ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ และฉบับแก้ไข

๑.๗.๖ พระราชบัญญัติการช่วยเหลือและกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๐

๑.๗.๗ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. ๒๕๕๐

๑.๗.๘ พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒

๑.๗.๙ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ... (อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง)

๑.๗.๑๐ ความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ดังนี้

(๑) Search and Rescue Agreement between the Aeronautical Authorities of the Republic of Singapore and the Aeronautical Authorities of the Kingdom of Thailand 1985

(๒) Operational Letter of Agreement for the Provision of Search and Rescue Services between the Department of Aviation, Thailand and the Department of Civil Aviation, Malaysia 1985

(๓) Amendment to the Convention and to the Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization, London: International Maritime Organization 1989

(๔) Agreement for the Provision of Assistance in Aviation Search and Rescue Services between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People’s Democratic Republic 2019

๑.๗.๑๐ ภาคผนวก ๑๒ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 12 to the Convention International Civil Aviation) 2004

๑.๗.๑๑ International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual 2016 Edition Volume I II III

๑.๗.๑๒ Regulation V/33 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS 1974) (ภาคผนวก ฑ)

บทที่ ๒
กลไกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ให้หน่วยราชการต่าง ๆ รับผิดชอบเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยกระทรวงคมนาคม เป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยหน่วยราชการต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงบประมาณ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงการต่างประเทศ เป็นหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และเป็นหน่วยระวังภัยด้วย ดังตาราง หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ภาคผนวก ณ)

๒.๑ หน้าที่ของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๑.๑ กำหนดนโยบายและหลักการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๑.๒ กำหนดมาตรการในการดำเนินงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในเขตรับผิดชอบของประเทศ

๒.๑.๓ จัดให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๑.๔ ให้คำปรึกษาแนะนำแก่รัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับวิธีดำเนินการและการทำความตกลงกับประเทศต่าง ๆ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๑.๕ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติงานได้ตามความจำเป็น

๒.๒ หน้าที่ของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๒.๑ มีความพร้อมและปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๒.๒.๒ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ภาษาอังกฤษ และได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดี ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (SAR Inspector Staff), เจ้าหน้าที่เขียนแผนที่ (Plotter), เจ้าหน้าที่ติดต่อ(Liaison Officer), เจ้าหน้าที่สื่อสาร (Communication Officer), เจ้าหน้าที่บันทึก (Recorder), เจ้าหน้าที่บรรยายสรุป (Briefing Officer) ฯลฯ

๒.๒.๓ รับ–ส่งข่าวอากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ

๒.๒.๔ พิจารณาการจัดตั้งระดับของการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยแบ่งเป็น ๓ ระดับ คือ (๑) ระดับผู้ประสานงาน (SAR Co-ordinator) (๒) ระดับผู้ประสานภารกิจ (SAR Mission Co-ordinator) และ (๓) ระดับผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Co-ordinator) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการแห่งชาติในการแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามแผนฯ

๒.๒.๕ หาข้อมูลเกี่ยวกับอุตุนิยมวิทยา (ได้แก่ เวลาดวงอาทิตย์ขึ้น-ตก ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ฯลฯ) และข้อมูลอุทกศาสตร์ ในกรณีที่เรือประสบภัยหรืออากาศยานประสบภัยทางทะเลซึ่งต้องทราบข่าวลักษณะอากาศ คลื่นลมและกระแสน้ำในทะเลด้วย

๒.๒.๖ หาตำแหน่งของเรือหรืออากาศยาน ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุ และร้องขอให้เรือหรืออากาศยานนั้น ๆ เตรียมพร้อมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หรือเฝ้าดู เฝ้าฟังวิทยุ เพื่อติดตามเรือ และ/หรืออากาศยานที่ประสบภัยนั้น

๒.๒.๗ กำหนด และ/หรือประสานพื้นที่ที่จะทำการค้นหาและพิจารณาเลือกใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ตลอดจนวิธีการค้นหา

๒.๒.๘ ประสานงานกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศข้างเคียง

๒.๒.๙ ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยก่อนที่จะออกปฏิบัติการค้นหา และรับฟังรายงานจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้น

๒.๒.๑๐ ประเมินค่ารายงานทั้งหมดที่ได้รับจากหน่วยและแหล่งข่าวต่าง ๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๒.๑๑ ร้องขอให้หน่วยงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยจัดการนำเครื่องยังชีพไปทิ้งให้ผู้รอรับการช่วยเหลือจากอากาศยานหรือเรือประสบภัย

๒.๒.๑๒ บันทึกการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตั้งแต่เริ่มการค้นหาจนกระทั่งเลิกการค้นหา

๒.๒.๑๓ จัดทำบัญชีและสำรวจตรวจสอบระบบต่าง ๆ สำหรับติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

๒.๒.๑๔ วางแผนการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งจัดให้มีการฝึกซ้อมร่วม และการประชุมปรึกษาหารือปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ดีขึ้น

๒.๒.๑๕ แจ้งยกเลิกหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

๒.๒.๑๖ กำกับดูแลศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยย่อย

๒.๓ หน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๓.๑ ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในกรณีอากาศยานหรือเรือประสบภัย ตามที่ได้รับการร้องขอจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC)

๒.๓.๒ แจ้งชนิดและจำนวนบริภัณฑ์ ตลอดจนกำลังเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและหลักฐานในการเบิกจ่ายงบประมาณ และแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อยู่เสมอ

๒.๓.๓ รายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบเป็นระยะอยู่เสมอ หรือมีวงรอบการรายงานที่ชัดเจน หรือรายงานตามตัวชี้วัด

๒.๓.๔ ศึกษาและทำความเข้าใจแผนค้นหาของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ เพื่อให้การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๓.๕ ทำการฝึกซ้อมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยอยู่เสมอ

๒.๓.๖ บำรุงรักษาอากาศยานและเรือหรือพาหนะอื่น ๆ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๓.๗ เก็บและรักษาเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยรวมทั้ง ยารักษาโรค เครื่องสัญญาณแจ้งภัย และเครื่องยังชีพ เพื่อให้พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

๒.๓.๘ หน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในปัจจุบัน มีดังนี้ กระทรวงกลาโหม (สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (กรมอุตุนิยมวิทยา) กระทรวงมหาดไทย (กรมการปกครอง กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมประมง กรมฝนหลวงและการบินเกษตร) สำนักงบประมาณ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สถาบันการบินพลเรือน สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ และสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และเป็นหน่วยระวังภัย

๒.๔ หน้าที่ของหน่วยระวังภัย (Alerting Post) เฝ้าระวังภัย รับ-ส่งข่าว และติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานหรือบุคคลผู้แจ้งเหตุเกี่ยวกับข่าวอากาศยานและเรือที่ประสบภัย กับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๕ หน้าที่ของหน่วยส่งต่อทางการแพทย์

๒.๕.๑ เป็นหน่วยงานหลักด้านการแพทย์และสาธารณสุข รับผิดชอบในการตอบสนองต่อสาธารณภัย โดยประสานและจัดการให้มีผู้บัญชาการเหตุการณ์ด้านการแพทย์และสาธารณสุข (Public Health & Medical Incidence Commander) รวมทั้งจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการด้านการแพทย์และสาธารณสุขในระดับต่าง ๆ (Public Health Emergency Operations Center : PHEOC)

๒.๕.๒ ประสานและสั่งการหน่วยงานในสังกัดและหน่วยงานในกำกับของกระทรวงสาธารณสุข ได้แก่ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) องค์การเภสัชกรรม (GPO) เป็นต้น พร้อมทั้งประสานความร่วมมือหน่วยงาน เครือข่าย ภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น โรงพยาบาลในสังกัดมหาวิทยาลัย โรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย โรงพยาบาล เอกชน มูลนิธิฯ อาสาสมัครต่าง ๆ เป็นต้น

๒.๕.๓ ประสานการระดมสรรพกำลังและทรัพยากรด้านการแพทย์และสาธารณสุขแบบบูรณาการ (Integrated Resource Management) จากทุกภาคส่วน

๒.๕.๔ จัดให้มีการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน (Emergency Care System) ครอบคลุม การแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล (Emergency Medical Services : EMS) การรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่โรงพยาบาล (Emergency Care in Hospital) การส่งต่อ (Interhospital Care) และจัดระบบเครือข่ายบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข สนับสนุนการปฏิบัติงานทั่วประเทศ

๒.๖ ข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๖.๑ ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้น ให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ (RCC) เป็นผู้ทราบข่าว ตรวจสอบข่าว และเป็นผู้วางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งเป็นผู้ประสานงานบูรณาการกับหน่วยต่าง ๆ ของทางราชการและเอกชน โดยร้องขอให้หน่วยต่าง ๆ เหล่านั้นพิจารณาจัดส่งกำลังพล อากาศยาน เรือ ยานพาหนะ หรือบริภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อปฏิบัติภารกิจในการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒.๖.๒ ให้หน่วยต่าง ๆ ปฏิบัติตามแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และพิจารณาให้ความร่วมมือกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ตามที่ได้รับการร้องขอ รวมทั้งการกำกับดูแลด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ ตามคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (IAMSAR Manual) และคู่มือฯ ตามที่คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเห็นว่าเหมาะสม ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒.๖.๓ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อากาศยานประสบภัย ในพื้นที่ทุรกันดาร ป่าเขา หรือทะเล ให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ เสนอแนะให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ พิจารณามอบให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยหน่วยใดหน่วยหนึ่ง หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยงานพลเรือน ตำรวจ ทหารในพื้นที่ เป็นผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (Scene of Action Commander: SAC) ตามข้อ **๑.๕.๑๒** และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ เป็นหน่วยประสานงานและจัดเจ้าหน้าที่ประสานภารกิจ (SMC) ให้กับหน่วยนั้น ๆ ในพื้นที่

๒.๖.๔ สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณ ทั้งในงบปกติในการจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสื่อสารให้หน่วยงานต่าง ๆ ในองค์กรในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมไปถึงการจัดสรรงบประมาณไว้เพื่อรองรับหากเกิดเหตุ เพื่อให้การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยให้เป็นไปในลักษณะประหยัด และตามความจำเป็นอย่างแท้จริงด้วย โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการเบิกค่าใช้จ่ายส่วนเกินจากงบประมาณกลางของประเทศที่หน่วยงานต่าง ๆ ในระบบฯ มี

๒.๖.๕ กระทรวงคมนาคม (ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ) ติดต่อประสานงานและร่วมมือกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของประเทศใกล้เคียงและประเทศอื่น ๆ รวมทั้งการทำข้อตกลงหรือการฝึกซ้อมร่วมกัน

๒.๖.๖ ให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ดำรงการติดต่อประสานงานกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และหน่วยระวังภัยจนกระทั่งเสร็จสิ้นภารกิจ รวมทั้งรายงานผลการปฏิบัติงานให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำบทเรียน (Lesson Learn) สำหรับเป็นข้อมูลในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยต่อไปด้วย

๒.๖.๗ สำหรับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่มีเหตุการณ์ขนาดใหญ่ รุนแรง และส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมากหรือประเทศไทยเป็นวงกว้าง ให้คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยพิจารณาหรือเสนอแนะให้มีการดำเนินการตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘ หรือตามที่รัฐบาลสั่งการ

บทที่ ๓

ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๓.๑ ขั้นตอนเกี่ยวกับการแจ้งข่าว เมื่อมีอากาศยานหรือเรือประสบภัยเกิดขึ้น ให้ผู้ทราบข่าวปฏิบัติตามตารางข้างล่างนี้

ผู้เห็นข่าว / ผู้รับทราบข่าว	วิธีปฏิบัติหรือแจ้งข่าวประสบภัย	หมายเหตุ
บุคคลหรือหน่วยงาน	ให้แจ้งข่าวต่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทางหมายเลขโทรศัพท์ ๐๒-๒๘๖ ๐๕๐๖ ๐๒-๒๘๖ ๐๕๙๔ โทรสาร ๐๒-๒๘๗ ๓๑๘๖	
ผู้รอดชีวิต	(๑) ให้แจ้งข่าวและขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่/เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย/เจ้าหน้าที่ปกครองในพื้นที่ เช่น - กำนัน - ผู้ใหญ่บ้าน - ตำรวจ - หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย - องค์การสาธารณกุศล - อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) - ศรชล. ภาค ๑ ภาค ๒ ภาค ๓ - กรมเจ้าท่า - สถานีวิทยุชายฝั่ง (๒) ให้หน่วยที่ให้ความช่วยเหลือตามข้อ ๑ รีบแจ้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยโดยเร่งด่วน	
- หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่ง - ผู้ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวทุกแห่ง - ผู้ประกอบการสายการบิน - ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ - ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเลศรีราชา VTS - วิทยุติดต่อเรือทะเล - หน่วยระวังภัยหรือหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต	(๑) ให้ส่งข่าวถึงศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (๒) รีบแจ้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้ส่งข่าวถึงศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยโดยตรง	

๓.๑.๑ การแจ้งข่าวกรณีอากาศยานและเรือประสบภัย ควรประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) นามเรียกขาน แบบ เครื่องหมายสัญชาติ ทะเบียน สี และสภาพลักษณะของอากาศยานหรือชนิด (เรือโดยสาร, เรือสินค้า, เรือบรรทุกน้ำมัน) ขนาด ชื่อ และสัญชาติเรือและหมายเลข IMO

(๒) ตำบลของอากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้น อาจกำหนดโดยเส้นรุ้งและเส้นแวง หรือระบุเป็นระยะและทิศจริงจากจุดเด่นใกล้เคียงในพื้นที่ภูมิประเทศ

(๓) แจ้งลักษณะคลื่น ทิศทางและความเร็วลม

(๔) เวลาที่พบเห็นเหตุการณ์นั้น

(๕) จำนวนบุคคลผู้รอดชีวิต (ถ้ามี) และผู้รอดชีวิตนั้นละทิ้งอากาศยานหรือเรือ ตำแหน่งที่อากาศยานหรือเรือออกเดินทางและจุดหมายปลายทาง

(๖) สภาพร่างกายของผู้รอดชีวิตตามที่พบเห็น

(๗) การให้ความช่วยเหลือเบื้องต้น

(๘) การเกิดมลภาวะในทะเล เช่น คราบน้ำมัน สารเคมีรั่วไหล เป็นต้น

๓.๑.๒ การประเมินค่าข่าวการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานหรือเรือประสบภัยจะต้องพิจารณาประเมินค่าของข่าว ดังต่อไปนี้

(๑) ข่าวจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและหน่วยบริการจราจรทางอากาศ พิจารณาประเมินค่าและกำหนดขั้นตอนภาวะฉุกเฉินเป็นไปตามข่าวนั้น

(๒) ข่าวจากหน่วยงานหรือบุคคลอื่นจะต้องใช้ดุลยพินิจประเมินค่า และกำหนดขั้นตอนภาวะฉุกเฉินของข่าวนั้น เพื่อจะได้ปฏิบัติตามควรแก่กรณีต่อไป

(๓) การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยจะต้องได้ผลดี คุ้มค่า ประหยัด ปลอดภัย และเหมาะสม

(๔) พิจารณาดูเหตุการณ์และสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป

(๕) เวลา และลำดับความเร่งด่วนในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย เช่น เวลากลางวัน-กลางคืน หรือในกรณีผู้ประสบภัยตกในทะเลที่มีอากาศหนาวเย็นจะต้องรีบช่วยเหลือทันที และลำดับความเร่งด่วนในสิ่งแรกซึ่งจะต้องทำ คือทิ้งเครื่องเวชภัณฑ์ น้ำและอาหารให้โดยเร็ว

(๖) พิจารณาดูสภาพของอากาศบริเวณที่ประสบภัย

(๗) พิจารณาดูสิ่งที่อาจเป็นอันตรายต่อทีมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๘) ภูมิประเทศ

(๙) สมรรถภาพของทีมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๑๐) เกี่ยวกับพื้นที่ระหว่างประเทศใกล้เคียง

(๑๑) เครื่องมือเครื่องใช้ และเครื่องอำนวยความสะดวก ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๓.๑.๓ การร้องขอให้ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๑) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ จะต้องพิจารณาร้องขอให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยซึ่งอยู่ใกล้จุดที่เกิดเหตุประสบภัยมากที่สุด รวมทั้งพิจารณาความพร้อมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และเครื่องบริภัณฑ์ตามลำดับให้เป็นผู้ทำการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทั้งนี้เพื่อจะได้ปฏิบัติการได้ทันที

(๒) พิจารณาแนะนำแบบของการค้นหาและช่วยเหลือที่เหมาะสมที่สุด จำนวน ๔ แบบ ดังต่อไปนี้

(๒.๑) การค้นหาด้วยสายตา (Visual Search Patterns)

(๒.๒) การค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Search Pattern)

(๒.๓) การค้นหาในเวลากลางคืน(Night Search Pattern)

(๒.๔) การค้นหาทางพื้นดิน (Land Search Pattern)

(๓) พิจารณาร้องขอให้ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีอากาศยานและเรือ ดังต่อไปนี้

(๓.๑) ศูนย์บัญชาการกองบัญชาการทางทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย

(๓.๒) ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก

(๓.๓) ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ

(๓.๔) ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ (กองค้นหาและช่วยชีวิต กองทัพอากาศ)

(๓.๕) ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กองบังคับการตำรวจน้ำ และกองบินตำรวจ)

(๓.๖) กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

(๓.๗) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมฝนหลวงและการบินเกษตร) และกรมประมง

(๓.๘) กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า)

(๓.๙) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)

(๓.๙.๑) ศูนย์ยุทธการ ศรชล.

(๓.๙.๒) ศูนย์ยุทธการ ศรชล. ภาค ๑ (อ่าวไทยตอนบน)

(๓.๙.๓) ศูนย์ยุทธการ ศรชล. ภาค ๒ (อ่าวไทยตอนล่าง)

(๓.๙.๔) ศูนย์ยุทธการ ศรชล. ภาค ๓ (ทะเลอันดามัน)

(๓.๑๐) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(๓.๑๐.๑) กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม

(๓.๑๐.๒) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

(๓.๑๐.๓) กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

๓.๑.๔ การรายงานผลการปฏิบัติการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย จะต้องรายงานให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ และหน่วยงานที่ปฏิบัติการเกี่ยวข้องทราบทุกระยะว่า ผลการปฏิบัติการเป็นอย่างไรบ้าง โดยจะรายงานผลขณะปฏิบัติการอยู่ในอากาศ ในทะเล หรือเมื่อกลับถึงฐานปฏิบัติการแล้วแต่กรณี ผลของการรายงานนั้น ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ จะนำไปประกอบการพิจารณาเพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตามความเหมาะสมต่อไป

๓.๑.๕ การยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ จะต้องแจ้งการยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ได้พบอากาศยานหรือเรือ และได้ดำเนินการช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานหรือเรือประสบอุบัติภัยเรียบร้อยแล้ว

(๒) ได้ดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นระยะเวลายาวนาน แต่ไม่พบอากาศยานหรือเรือ และได้พิจารณาแล้วเห็นว่าความหวังที่จะช่วยผู้รอดชีวิตนั้นสิ้นโอกาส โดยการประเมินผลจากการรายงานผลการปฏิบัติของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๓.๒ ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

๓.๒.๑ ขั้นของภาวะฉุกเฉิน (Emergency Phases) ภาวะฉุกเฉินแบ่งออกเป็น ๓ ขั้น คือ ขั้นสงสัย (Uncertainty Phase) ใช้ตัวย่อว่า INCERFA, ขั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) ใช้ตัวย่อว่า ALERFA และขั้นประสบภัย (Distress Phase) ใช้ตัวย่อว่า DETRESFA ผู้ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวทุกแห่ง หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล ศรีราชา VTS ต้องรายงานศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที เพื่อพิจารณาว่าอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉินตามขั้นต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว การพิจารณาขั้นของภาวะฉุกเฉินมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) ขั้นสงสัย (Uncertainty Phase) เมื่อ

(๑.๑) ไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่ควรได้รับการติดต่อจากอากาศยานหรือหลังจากเวลาที่ได้พยายามติดต่อกับอากาศยานเป็นครั้งแรก โดยถือเอาเวลาที่ถึงกำหนดก่อนเป็นเกณฑ์ หรือ

(๑.๒) อากาศยานยังมาไม่ถึงภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่กำหนดว่าจะมาถึงและได้แจ้งครั้งสุดท้ายให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบแล้ว หรือหลังจากเวลาที่หน่วยบริการจราจรทางอากาศกำหนดว่าอากาศยานนั้นจะบินมาถึง โดยถือเวลาที่ถึงกำหนดเป็นเกณฑ์

(๒) ขั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) เมื่อ

(๒.๑) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นสงสัย ซึ่งต่อมาได้พยายามติดต่อกับอากาศยานหรือสอบถามแหล่งข่าวที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แล้ว แต่ยังไม่ทราบข่าวของอากาศยาน หรือ

(๒.๒) อากาศยานได้รับคำแนะนำให้ลงและยังไม่มาลงภายในเวลา ๕ นาที ของเวลาที่กำหนดว่าจะลง และไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานอีกเลย หรือ

(๒.๓) ได้รับรายงานว่า สมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลง แต่ยังไม่ถึงจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย (Forced Landing) เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นจะคลี่คลายลง หรือ

(๒.๔) เป็นที่ทราบหรือเชื่อว่า อากาศยานถูกแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Act of Unlawful Interference)

(๓) ขั้นประสบภัย (Distress Phase) เมื่อ

(๓.๑) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นเตรียมพร้อม ซึ่งได้พยายามติดต่อกับอากาศยานต่อไปอีกแต่ไม่ได้ผลจนเป็นที่น่าเชื่อว่าอากาศยานจะประสบภัย หรือ

(๓.๒) ได้พิจารณาแล้วว่า น้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยานหมด หรือมีไม่เพียงพอที่จะสามารถบินต่อไปยังที่ปลอดภัย หรือ

(๓.๓) ได้รับรายงานว่าสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลง ซึ่งอาจจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือ

(๓.๔) ได้รับรายงานหรือมีเหตุผลที่น่าเชื่อว่าอากาศยานกำลังทำการลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือได้ลงด้วยเหตุสุดวิสัยแล้ว (เว้นแต่จะมีเหตุผลที่แน่นอนว่า อากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานจะไม่ประสบอันตรายที่ร้ายแรง และเป็นอันตรายที่ใกล้จะถึง และไม่ต้องการความช่วยเหลือโดยทันทีทันใด)

๓.๒.๒ การรายงานภาวะฉุกเฉิน ต้องประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

(๑) INCERFA, ALERFA หรือ DETRESFA ตามขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน

(๒) หน่วยหรือบุคคลที่รายงาน

(๓) ลักษณะของภาวะฉุกเฉิน

(๔) ข้อความที่สำคัญ ๆ จากแผนการบิน

(๕) หน่วยที่ได้รับการติดต่อครั้งสุดท้าย เวลาและความถี่คลื่นวิทยุที่ใช้ในการติดต่อ

(๖) ตำบลที่รายงานครั้งสุดท้าย การหาตำบลที่รายงานด้วยวิธีใด

(๗) สีและเครื่องหมายที่เด่นชัดของอากาศยาน

(๘) การดำเนินการเท่าที่สถานีรับรายงานว่าได้กระทำไปแล้ว

(๙) ข้อความอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากรายงานดังกล่าวข้างต้นแล้ว ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ต้องได้รับรายงานดังต่อไปนี้เพิ่มเติมโดยทันที

- ข่าวที่มีประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีที่อากาศยานประสบเหตุฉุกเฉินเพิ่มมากขึ้น
- ข่าวที่อากาศยานไม่ประสบภาวะฉุกเฉินต่อไปอีกแล้ว

๓.๒.๓ วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉิน

(๑) เมื่อเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย หน่วยระวังภัยหรือหน่วยอื่นใดได้ทราบเหตุการณ์อันควรเชื่อได้ว่ามีอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉิน ต้องรีบส่งข่าวทั้งหมดให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที

(๒) เมื่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยได้รับรายงานข่าวอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉิน ต้องนำข่าวนั้นมาประเมินค่าและตัดสินใจปฏิบัติการตามที่จำเป็น

(๓) ข่าวเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉินที่ได้รับจากหน่วยใด ๆ (เว้นแต่ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องพิจารณากำหนดขั้นของภาวะฉุกเฉินนั้น ๆ เพื่อปฏิบัติตามควรแก่กรณีต่อไป

๓.๒.๔ วิธีปฏิบัติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในระหว่างขั้นของภาวะฉุกเฉิน

(๑) ขั้นสงสัย ในระหว่างที่อยู่ในขั้นสงสัย ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ต้องติดต่อประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อหาข่าวเพิ่มเติมสำหรับนำมาประเมินค่าโดยรวดเร็ว

(๒) ขั้นเตรียมพร้อม เมื่อเหตุการณ์เข้าขั้นเตรียมพร้อม ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องแจ้งให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่เหมาะสมทราบทันที เพื่อเตรียมพร้อมที่จะออกปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๓) ขั้นประสบภัย เมื่อเชื่อว่าอากาศยานประสบภัยหรืออยู่ในขั้นประสบภัย ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๓.๑) แจ้งหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยที่เหมาะสม ตลอดถึงบริการอื่น ๆ ที่สามารถค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยออกปฏิบัติการตามแผนที่กำหนดไว้

(๓.๒) สอบหาตำบลที่อยู่ของอากาศยาน ให้แน่ชัด ประมาณการความคลาดเคลื่อนของตำบลดังกล่าว และนำข้อมูลตลอดจนสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดเขตพื้นที่จะทำการค้นหา

(๓.๓) แจ้งเหตุการณ์และข่าวความเคลื่อนไหวให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ผู้ประกอบกิจการ) ของอากาศยานที่ประสบภัยทราบอย่างต่อเนื่อง

(๓.๔) แจ้งเหตุการณ์ให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศข้างเคียงทราบ (ในกรณีประสบเหตุพื้นที่ติดต่อกับประเทศข้างเคียง) เมื่อเห็นว่าศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ นั้นอาจให้ความช่วยเหลือ หรือมีหน้าที่ต้องปฏิบัติการนี้

(๓.๕) ร้องขอให้อากาศยาน เรือ สถานีวิทยุฝั่งหรือบริการอื่น ๆ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๓.๕.๑) เฝ้าฟังการส่งข่าวจากอากาศยานที่ประสบภัย จากวิทยุช่วยชีวิต หรือจากประภาคารบอกตำแหน่งในภาวะฉุกเฉิน

(๓.๕.๒) ช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยเท่าที่สามารถกระทำได้

(๓.๕.๓) แจ้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่เกี่ยวข้องให้ทราบผลความคืบหน้าในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

(๓.๖) ร่างแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย โดยอาศัยเหตุการณ์ที่ได้ทราบมาและแจ้งผลนั้น เพื่อแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ สำหรับสั่งการค้นหาและช่วยเหลือโดยทันที

(๓.๗) ปรับแผนปฏิบัติดังกล่าวให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๓.๘) รายงานเหตุการณ์ให้รัฐเจ้าของทะเบียนของอากาศยานที่ประสบภัยทราบ

(๓.๙) รายงานเหตุการณ์ให้เจ้าหน้าที่สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุทราบ

๓.๒.๕ การเริ่มต้นปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ในกรณีที่ไม่ทราบตำบลที่สูญหายของอากาศยาน ในกรณีที่ได้มีการประกาศขั้นของภาวะฉุกเฉิน โดยไม่ทราบตำบลที่สูญหายของอากาศยานและอากาศยานนั้นอาจอยู่ในเขตการค้นหาและช่วยเหลือ ๑ เขต หรือ ๒ เขต หรือมากกว่านั้นขึ้นไปให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) เมื่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้รับแจ้งข่าวว่า อากาศยานอยู่ในขั้นของภาวะฉุกเฉิน โดยยังไม่ทราบว่าการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยเป็นหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือใด ให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยประสานกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หน่วยจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล ศรีราชา VTS ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ ในบริเวณเส้นทางที่อากาศยานประสบเหตุโดยต่อเนื่อง แล้วปฏิบัติการตามที่เหมาะสม ตามขั้นของภาวะฉุกเฉิน และหารือกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเพื่อให้ทราบว่าหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยใดจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อไป

(๒) หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง มีดังนี้

(๒.๑) อากาศยานรายงานตำบลที่ครั้งสุดท้ายในเขตรับผิดชอบของหน่วยใด ให้หน่วยนั้นเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

(๒.๒) ถ้าอากาศยานรายงานตำบลที่อยู่ ณ บริเวณติดต่อของเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของหน่วยสองหน่วยที่มีเขตติดต่อกัน ให้หน่วยที่รับผิดชอบในเขตซึ่งอากาศยานจะมุ่งหน้าไปเป็นผู้รับผิดชอบ

(๒.๓) ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่มีเครื่องรับ - ส่งวิทยุสื่อสาร หรือมีแต่ไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารกันได้ หรือไม่ได้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่จะต้องทำการสื่อสารทางวิทยุ ให้หน่วยที่รับผิดชอบในเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ซึ่งอากาศยานนั้นมุ่งหน้าไปลงเป็นผู้รับผิดชอบ

(๒.๔) เว้นแต่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่เกี่ยวข้องจะได้ทำความตกลงร่วมกันเป็นอย่างอื่น

(๓) เมื่ออากาศยานอยู่ในขั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือ ฯ ซึ่งรับผิดชอบในการประสานงาน ต้องแจ้งให้หน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องทราบเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่อากาศยานประสบภัย และข่าวความคืบหน้าของเหตุการณ์นั้น ในทำนองเดียวกัน หน่วยทั้งหมดเมื่อได้ทราบข่าวเกี่ยวกับอากาศยานที่ประสบภัยต้องแจ้งหน่วยที่รับผิดชอบโดยตรง และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยทราบต่อไป

๓.๒.๖ การแจ้งข่าวให้กับอากาศยานซึ่งประสบภาวะฉุกเฉิน

ถ้าสามารถปฏิบัติได้ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยซึ่งรับผิดชอบการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งให้ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งอากาศยานที่ประสบภาวะฉุกเฉินทำการบินทราบถึงการปฏิบัติเท่าที่ได้ดำเนินการไป เพื่อที่ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการจราจรอากาศ หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศนั้นจะได้ส่งข่าวการปฏิบัติให้อากาศยานนั้นทราบต่อไป

๓.๒.๗ วิธีปฏิบัติในกรณีที่การปฏิบัติอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐ ๒ รัฐ หรือมากกว่า

ในกรณีที่การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย จะต้องปฏิบัติในเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมากกว่า ๑ รัฐ โดยตามพันธกรณีรัฐแต่ละรัฐต้องให้ความช่วยเหลือ ปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่รับผิดชอบของรัฐนั้นร้องขอ และปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN Search and Rescue Standard Operating Procedures : ASEAN SARSOP)

๓.๒.๘ วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ภาคสนาม

เจ้าหน้าที่ในสนามซึ่งอำนวยการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยหรืออำนวยการส่วนหนึ่งของการปฏิบัติดังกล่าวต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) สั่งการแก่หน่วยภายใต้การอำนวยการของตน และแจ้งให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบถึงคำสั่งนั้นด้วย

(๒) รายงานผลการปฏิบัติงานให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยทราบเป็นระยะ

๓.๒.๙ วิธีปฏิบัติสำหรับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในการที่จะสั่งให้หยุดหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

(๑) ในระหว่างขั้นสงสัยและขั้นเตรียมพร้อมเมื่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงาน

การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย จะต้องแจ้งให้หน่วยซึ่งได้แจ้งให้เตรียมการและแจ้งล่วงหน้าไว้แล้วทราบ

(๒) ในระหว่างขั้นประสบภัย

(๒.๑) เมื่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยได้รับรายงานว่า ภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการที่จำเป็นเพื่อยุติการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย และแจ้งให้เจ้าหน้าที่หน่วยต่าง ๆ ซึ่งได้แจ้งให้เตรียมพร้อมล่วงหน้าไว้แล้ว

(๒.๒) หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เมื่อได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๒.๒.๑) ดำเนินการตามที่ได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๒.๒.๒) รายงานให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบเป็นระยะถึงจำนวนและความพร้อมของบริภัณฑ์และเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๒.๒.๓) รายงานให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยทราบเป็นระยะ ถึงการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

๓.๒.๑๐ วิธีปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ณ บริเวณที่เกิดเหตุ

เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ณ ที่เกิดอุบัติเหตุ ต้องปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยกำหนดไว้ดังนี้

(๑) ทำให้เป็นที่เชื่อแน่ว่าจะไม่มีการกระทำที่เสี่ยงอันตรายในการที่จะทำให้อากาศยานเกิดไฟไหม้โดยการใช้ไฟแสงสว่างที่ไม่ถูกต้อง หรือโดยการใช้สิ่งที่จะก่อให้เกิดไฟฟ้าหรือประกายไฟที่เกิดจากการเสียดสี

(๒) ให้การช่วยเหลือแก่ผู้รอดชีวิต

(๓) ทำให้เป็นที่เชื่อแน่ว่า ซากของอากาศยาน หรือร่องรอยที่อากาศยานทำการลง ต้องไม่ถูกการเสียดสีหรือเปลี่ยนแปลง เว้นแต่มีความจำเป็น ตามข้อ ๒ หรือได้รับคำแนะนำเป็นอย่างอื่น

๓.๒.๑๑ วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ณ บริเวณที่เกิดเหตุ

เมื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยานพบเห็นอากาศยานที่ประสบภัยต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) เฝ้าดูอากาศยานที่ประสบภัยดังกล่าวจนกระทั่งหมดความจำเป็น

(๒) หากไม่ทราบตำบลที่ของตัวเองที่แน่นอน ให้ดำเนินการเพื่อช่วยในการกำหนดตำบลที่นั้น

(๓) รายงานศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยหรือผู้ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวทุกแห่ง หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล ศรีราชา VTS ให้ทราบรายละเอียดดังต่อไปนี้ ให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถรายงานได้ ดังนี้

(๓.๑) แบบของอากาศยานที่ประสบภัย รวมทั้งนามเรียกขานและสภาพของอากาศยานนั้น

(๓.๒) ตำบลที่ของอากาศยานที่ประสบภัย โดยระบุเป็นพิกัดทางภูมิศาสตร์ หรือเป็นระยะทางและทิศจริงจากจุดเด่นในภูมิประเทศ หรือจากวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ

(๓.๓) เวลาที่พบเห็นเป็นชั่วโมงและนาทีตามเวลามาตรฐานกรีนิช (Co-ordinated Universal Time: UTC)

(๓.๔) จำนวนบุคคลที่ได้พบเห็น

(๓.๕) บุคคลเหล่านั้นได้ละทิ้งอากาศยานที่ประสบภัยหรือไม่

(๓.๖) จำนวนบุคคลที่เห็นลอยอยู่ในน้ำ (ในกรณีเหตุประสบภัยเกิดในน้ำ)

(๓.๗) สภาพของผู้รอดชีวิตตามที่พบเห็น

(๔) ปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศร้องขอ

(๕) เว้นแต่ไม่สามารถกระทำได้ ในสถานการณ์ที่พิจารณาแล้วอาจไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติดังนี้

(๕.๑) ถ้าอากาศยานเครื่องแรกที่มิใช่อากาศยานค้นหา บินไปถึงบริเวณที่ประสบอุบัติเหตุ อากาศยานนั้นต้องรับหน้าที่เป็นผู้ประสานงาน บริเวณที่เกิดเหตุกับอากาศยานอื่น ๆ ที่บินไปถึงในภายหลังจนกว่าอากาศยานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเครื่องแรกจะบินมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุ ถ้าในระหว่างนั้นอากาศยานดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ และศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องได้ จะต้องทำความตกลงกับอากาศยานอื่นเพื่อให้อากาศยานที่สามารถทำการติดต่อกับหน่วยงานดังกล่าวต่อไปจนกระทั่งอากาศยานค้นหาเครื่องแรกได้บินมาถึงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

(๕.๒) เมื่อมีความจำเป็นที่อากาศยานจะนำทางให้พาหนะใด ๆ ไปยังบริเวณที่อากาศยานประสบภัย อากาศยานต้องให้คำแนะนำที่ชัดแจ้ง โดยวิธีหนึ่งวิธีใดที่เห็นว่าสมควร แต่ถ้าไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ อากาศยานนั้นต้องใช้สัญญาณที่ถูกต้องทำการติดต่อตามที่ได้กำหนดไว้ตามสัญญาณการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

(๕.๓) เมื่อมีความจำเป็นที่อากาศยานจะต้องติดต่อกับผู้รอดชีวิตหรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือภาคพื้นดินแต่ไม่มีวิทยุสื่อสารที่ใช้ได้ทั้งรับและส่ง อากาศยานนั้นถ้าสามารถปฏิบัติได้ ต้องทิ้งเครื่องมือสื่อสารซึ่งสามารถติดต่อกันได้โดยตรง

(๕.๔) เมื่อได้รับสัญญาณจากภาคพื้น อากาศยานต้องตอบรับว่าเข้าใจความหมายของสัญญาณนั้นหรือไม่ โดยวิธีการที่กำหนดไว้ **“ตามสัญญาณการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย”** ตามที่กำหนดไว้ในท้ายบทนี้

๓.๒.๑๒ วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน เมื่อได้รับข่าวประสบภัย

เมื่อใดก็ตามที่ได้รับสัญญาณประสบภัย ข่าวประสบภัยทางวิทยุ ทางโทรทัศน์ หรือสื่ออื่นใด นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) บันทึกตำบลที่ของอากาศยานที่ประสบภัยไว้ (ถ้าทราบ)

(๒) หากเป็นไปได้ หาทิศทางของสัญญาณที่ส่งมา

(๓) แจ้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล ศรีราชา VTS ทราบถึงข่าวประสบภัยนั้น

(๔) พิจารณาตัดสินใจในระหว่างรอคำแนะนำจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล ศรีราชา VTS ในการที่จะบินไปยังตำบลที่ซึ่งระบุไว้ในข่าวแจ้งเหตุอันตรายนั้น

(๕) การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยในการปฏิบัติการทางอากาศให้ดำรงการติดต่อสื่อสารและปฏิบัติตามคำแนะนำของศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

๓.๓ ขั้นตอนการปฏิบัติค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย

๓.๓.๑ มาตรการเตรียมการ

(๑) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ต้องมีข่าวที่ทันต่อเหตุการณ์อยู่เสมอ เกี่ยวกับเครื่องอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยและการสื่อสารที่มีอยู่ภายในเขตพื้นที่ของตน

(๒) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ควรมีความพร้อมในการเข้าถึงข่าวสารเกี่ยวกับตำบลที่ เส้นทาง และความเร็วของเรือภายในพื้นที่ของตนซึ่งอาจจะสามารถให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลและเรือที่ประสบภัยในทะเลได้ และเกี่ยวกับวิธีการติดต่อกับบุคคลเหล่านั้น ข่าวสารนี้ควรรวบรวมและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันและจัดเก็บไว้ที่ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ หรือพร้อมที่จะนำมาใช้ได้โดยทันทีเมื่อมีความจำเป็น

(๓) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องจัดให้มีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยตามความเหมาะสม แผนเหล่านี้ต้องถูกจัดทำขึ้นร่วมกันโดยผู้แทนต่าง ๆ ของผู้อาจให้ความช่วยเหลือ หรือผู้อาจมีผลประโยชน์จากการบริการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย

(๔) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องเตรียมความพร้อมในการรับแจ้งจากหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของตน

(๕) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ควรจัดให้มีวงรอบการทดลองการติดต่อสื่อสารร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ และ ศรชล. อย่างสม่ำเสมอ

๓.๓.๒ การกระทำขั้นแรก

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยใดก็ตามเมื่อได้รับข่าวประสบภัยต้องดำเนินการขั้นแรกโดยทันทีถ้าอยู่ในตำแหน่งที่ทำการช่วยเหลือได้ และต้องแจ้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุในกรณีใดก็ตามโดยมิชักช้า

๓.๓.๓ ขั้นฉุกเฉิน

เพื่อช่วยในการตัดสินใจการปฏิบัติการที่เหมาะสม ขั้นฉุกเฉินต่อไปนี้ต้องระบุให้ชัดเจนโดยศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ

(๑) ขั้นสงสัย

(๑.๑) เมื่อได้รับรายงานว่าบุคคลสูญหาย หรือเรือไม่ถึงปลายทาง หรือ

(๑.๒) เมื่อบุคคลหรือเรือ ไม่ได้อยู่ในตำบลที่คาดหมาย หรือไม่ได้รายงานความปลอดภัย

(๒) ขั้นเตรียมพร้อม

(๒.๑) เมื่อได้เกิดเหตุการณ์ขั้นสงสัย พยายามทำการติดต่อกับบุคคล หรือเรือ แต่ล้มเหลว และได้สอบถามไปยังแหล่งต่าง ๆ ที่เหมาะสมแล้วแต่ไม่สำเร็จ

(๒.๒) เมื่อได้รับข่าวระบุว่าประสิทธิภาพการทำงานของเรือเสื่อมลง แต่ยังไม่น่าจะถึงขั้นประสบภัย

(๓) ขั้นประสบภัย

(๓.๑) เมื่อได้รับข่าวที่แน่ชัดว่าบุคคล หรือเรือ อยู่ในอันตรายและต้องการความช่วยเหลือโดยด่วน หรือ

(๓.๒) เมื่อได้เกิดเหตุการณ์ขั้นเตรียมพร้อม ซึ่งได้ทำการติดต่อกับบุคคล หรือเรือต่อไปอีกแต่ไม่สำเร็จ และได้สอบถามไปยังแหล่งต่าง ๆ ที่เหมาะสมแล้ว ซึ่งน่าเชื่อได้ว่าเกิดเหตุประสบภัย

(๓.๓) เมื่อได้รับข่าวระบุว่าประสิทธิภาพการทำงานของเรือเสื่อมลง และน่าจะขยายไปถึงขั้นประสบภัย

๓.๓.๔ ระเบียบปฏิบัติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในระหว่างขั้นฉุกเฉินต่าง ๆ

(๑) เมื่อได้ออกประกาศขั้นสงสัยแล้ว ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องทำการสอบถามเบื้องต้นเพื่อให้ทราบถึงความปลอดภัยของคน และต้องประกาศขั้นเตรียมพร้อม

(๒) เมื่อได้ออกประกาศขั้นเตรียมพร้อมแล้ว ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องทำการสอบถามในเรื่องของบุคคล เรือที่หายต่อไป และแจ้งให้บริการการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยที่เหมาะสมเตรียมพร้อม และเริ่มการกระทำดังกล่าวตามความจำเป็นในกรณีพิเศษ

(๓) เมื่อได้ออกประกาศขั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการที่ได้กำหนดไว้ในมาตรการเตรียมการ

(๔) ขั้นแรกของปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย เมื่อไม่ทราบตำแหน่งของวัตถุที่ค้นหาในเหตุการณ์ที่ได้ออกประกาศขั้นฉุกเฉินสำหรับวัตถุที่ไม่ทราบตำแหน่งที่จะค้นหาต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๔.๑) เมื่อมีขั้นฉุกเฉิน ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องรับผิดชอบในการกระทำขั้นแรกที่เหมาะสม และหารือกับศูนย์อื่น ๆ ในเรื่องจุดประสงค์ของการแต่งตั้งศูนย์หนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ

(๔.๒) นอกจากจะได้มีการตกลงร่วมกันไว้เป็นอย่างอื่นระหว่างศูนย์ที่เกี่ยวข้อง ศูนย์ที่ถูกแต่งตั้งต้องเป็นศูนย์ที่รับผิดชอบในพื้นที่ที่วัตถุที่ค้นหาอยู่ ตามที่ได้มีการรายงานตำบลที่ครั้งสุดท้าย และ

(๔.๓) หลังจากที่ได้ออกประกาศขั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ที่ทำการประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยต้องแจ้งให้ศูนย์อื่น ๆ ทราบถึงสถานการณ์ของเหตุฉุกเฉินและความเป็นมาของเหตุการณ์ทั้งหมดตามความเหมาะสม

(๕) การแจ้งข้อมูลผ่านไปยังบุคคลหรือเรือซึ่งถูกประกาศว่าอยู่ในขั้นฉุกเฉิน เมื่อใดก็ตาม ถ้าเป็นไปได้ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่รับผิดชอบในปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยต้องแจ้งข่าวสารปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยที่ได้เริ่มดำเนินการแล้วให้กับบุคคลหรือเรือ ซึ่งถูกประกาศว่าอยู่ในขั้นฉุกเฉินทราบ

๓.๓.๕ การประสานงานในกรณีที่มีรัฐภาคี ๒ รัฐหรือมากกว่าเกี่ยวข้อง

สำหรับปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยที่มีรัฐภาคีมากกว่าหนึ่งรัฐเกี่ยวข้อง รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่เหมาะสมตามที่อ้างถึงในมาตรการเตรียมการ ตามที่ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ในเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้นได้ร้องขอ และปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยของกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN Search and Rescue Standard Operating Procedures : ASEAN SARSOP)

๓.๓.๖ การประสานงานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยบริเวณที่เกิดเหตุ

(๑) การปฏิบัติฯ ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยอื่น ๆ ที่เข้าร่วมในปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยต้องมีการประสานกับบริเวณที่เกิดเหตุ เพื่อให้แน่ใจถึงผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

(๒) เมื่อมีหน่วยหลายหน่วยเข้าร่วมเกี่ยวกับปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าควรจะแต่งตั้งผู้ที่เหมาะสมที่สุดเป็น ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (Scene of Action Commander : SAC) ให้เร็วที่สุดเท่าที่จะปฏิบัติได้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อนที่หน่วยต่าง ๆ จะมาถึงในพื้นที่เฉพาะสำหรับการปฏิบัติการ ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (Scene of Action Commander : SAC) ในบริเวณที่เกิดเหตุ ต้องได้รับมอบหมายให้มีความรับผิดชอบพิเศษ โดยคำนึงถึงความสามารถของผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ และความต้องการของการปฏิบัติการ

(๓) ถ้าไม่มีศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่รับผิดชอบ หรือมีเหตุผลบางประการที่ทำให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ไม่สามารถประสานงานกับปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยได้ หน่วยต่าง ๆ ที่เข้าร่วมควรแต่งตั้งผู้ประสานงานในบริเวณที่เกิดเหตุโดยการทำความตกลงร่วมกัน

๓.๓.๗ การยกเลิกและการพักปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย

(๑) ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยต้องดำเนินต่อไปเมื่อปฏิบัติได้ จนกว่ามีความเห็นร่วมกันว่ามีความหวังในการช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจะหมดไป

(๒) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่รับผิดชอบ โดยปกติต้องตัดสินใจในการยกเลิกปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย ถ้ามีศูนย์ดังกล่าวเข้าร่วมในการประสานงานการปฏิบัติการ ผู้ประสานงานในบริเวณที่เกิดเหตุอาจจะเป็นคนตัดสินใจในเรื่องนี้

(๓) เมื่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ พิจารณาบนพื้นฐานของข้อมูลที่เชื่อถือได้ว่าปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยประสบผลสำเร็จ หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินจนไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้แล้ว ต้องยกเลิกปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย และแจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งปฏิบัติงานอยู่โดยทันที

(๔) ถ้าปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในบริเวณที่เกิดเหตุไม่สามารถทำได้ และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ลงความเห็นว่าผู้รอดชีวิตอาจยังมีชีวิตอยู่ ศูนย์อาจจะพักกิจกรรมในบริเวณที่เกิดเหตุชั่วคราวจนกว่าจะมีความคืบหน้า และแจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งปฏิบัติงานอยู่โดยทันที ข้อมูลที่ได้รับในภายหลังต้องทำการประเมินและปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยจะเริ่มใหม่อีกครั้ง เมื่อได้พิสูจน์บนพื้นฐานของข้อมูลดังกล่าวว่าถูกต้อง

(๕) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องเริ่มกระบวนการเพื่อระบุสถานที่ที่เหมาะสมที่สุด สำหรับการส่งผู้ประสบภัยทางทะเลขึ้นบก ข้อมูลนั้นต้องแจ้งให้กับเรือและรัฐภาคีที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทราบ

๓.๓.๘ ระบบการรายงานของเรือ

(๑) กล่าวทั่วไป

(๑.๑) ระบบการรายงานของเรืออาจตั้งขึ้นโดยรัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่ง หรือเป็นความร่วมมือกับรัฐอื่น ในที่พิจารณาว่าจำเป็นในการอำนวยความสะดวกต่อปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย

(๑.๒) รัฐภาคีที่กำลังพิจารณาทำระบบการรายงานของเรือควรคำนึงถึงคำแนะนำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องขององค์การ รัฐภาคีควรพิจารณาระบบการรายงานที่มีอยู่แล้ว หรือข้อมูลของตำบลที่อยู่ของเรือจากแหล่งอื่น ๆ ว่าสามารถให้ข้อมูลที่พอเพียงสำหรับเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วย และหาทางที่จะลดการรายงานของเรือเพิ่มเติมที่ไม่จำเป็นให้น้อยที่สุด หรือความต้องการของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ในการตรวจสอบระบบการรายงานต่าง ๆ เพื่อหาเรือช่วยที่เป็นประโยชน์ในปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย

(๑.๓) ระบบการรายงานของเรือควรให้ข้อมูลความเคลื่อนไหวของเรือให้ทันต่อเหตุการณ์อยู่เสมอ เพื่อให้ทันเหตุการณ์ของเหตุประสบภัย

(๑.๓.๑) ลดเวลาในช่วงระหว่างที่ขาดการติดต่อสื่อสารกับเรือ และปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยเริ่มต้น ในกรณีที่ไม่ได้รับสัญญาณฉุกเฉิน

(๑.๓.๒) ช่วยอำนวยต่อการหาตำบลที่อยู่ของเรืออย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจจะขอร้องให้เรือเหล่านั้นให้ความช่วยเหลือ

(๑.๓.๓) ช่วยอำนวยต่อการกำหนดพื้นที่ค้นหาให้จำกัดขอบเขตในกรณีที่ไม่ทราบตำบลที่ของบุคคล หรือเรือ ไม่แน่นอน

(๑.๓.๔) อำนวยความสะดวกในการจัดให้มีการรักษาพยาบาลโดยด่วน หรือให้คำแนะนำ

(๒) ข้อกำหนดในการปฏิบัติ

ระบบการรายงานของเรือควรปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังนี้

(๒.๑) จัดหาข้อมูล รวมถึงแผนการเดินเรือ และรายงานตำบลที่อยู่ของเรือ ซึ่งอาจทำให้การหาตำบลที่อยู่ของเรือ ณ ปัจจุบันและอนาคตของเรือที่เข้าร่วมเป็นไปได้

(๒.๒) การพล็อตตำบลที่อยู่ของเรือให้มีต่อเนื่อง

(๒.๓) รับรายงานตามระยะเวลาที่เหมาะสมจากเรือที่เข้าร่วม

(๒.๔) แก้ไขรูปแบบของระบบและการปฏิบัติการให้ง่ายขึ้น และ

(๒.๕) ใช้แบบฟอร์มและกระบวนการให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่มีการตกลงระหว่างประเทศ

(๓) แบบการรายงาน

ระบบการรายงานของเรือควรรวมกันตามแบบการรายงานที่ได้ระบุไว้ตามคำแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ประกอบด้วย

(๓.๑) แผนการเดินเรือ

(๓.๒) การรายงานตำบลที่อยู่ของเรือ

(๓.๓) การรายงานครั้งสุดท้าย

(๔) การใช้ระบบ

(๔.๑) รัฐภาคีควรสนับสนุนเรือทั้งหมดที่รายงานตำบลที่อยู่ของเรือเมื่อเดินทางในพื้นที่ที่ได้จัดให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลของตำบลที่อยู่ของเรือสำหรับจุดประสงค์ในการการค้นหาและช่วยเหลือ

(๔.๒) รัฐภาคีที่บันทึกข้อมูลของตำบลที่อยู่ของเรือต่าง ๆ ควรเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวให้กับรัฐอื่น ๆ เท่าที่จะปฏิบัติได้ เมื่อมีการร้องขอเพื่อจุดประสงค์ในการค้นหาและช่วยเหลือ

(๕) สัญญาณการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย ห้ามมิให้ใช้สัญญาณอื่นใดที่จะทำให้เกิดความสับสนกับการใช้สัญญาณตามที่ระบุไว้ และเมื่อได้สังเกตเห็นสัญญาณตามที่ระบุอากาศยานต้องปฏิบัติตามความหมาย

(๕.๑) สัญญาณจากเรือ (Surface Craft) เรือตอบรับสัญญาณจากอากาศยานตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(๕.๑.๑) การตอบรับว่าได้รับทราบสัญญาณแล้ว

- ชักธงสัญญาณรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ซึ่งมีแถบทางตั้งเป็นสีแดงสลับขาว หมายความว่า “เข้าใจ หรือ รับทราบ”
- เปิดสัญญาณโคมไฟส่องแสงแสดงอักษร “T” โดยใช้รหัสสัญญาณมอร์ส
- เปลี่ยนทิศทางตามอากาศยาน

(๕.๑.๒) แสดงว่าไม่สามารถปฏิบัติตามได้

- ชักธงสัญญาณสากล (N) ลายตาหมากรุกสีน้ำเงินสลับขาว
- เปิดสัญญาณโคมไฟส่องแสงแสดงตัวอักษร “N” โดยใช้รหัสสัญญาณมอร์ส

(๕.๑.๓) การแสดงสัญญาณและท่าทางของอากาศยานดังต่อไปนี้ หมายความว่าอากาศยานนั้นต้องการที่จะนำเรือไปยังอากาศยานหรือเรือที่ประสบภัย

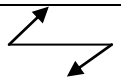
- บินวนรอบเรืออย่างน้อย ๑ ครั้ง
- บินตัดทิศทางของเรือในระยะต่ำและใกล้ ๆ กับเรือนั้น และโคลงปีกหรือเร่งและผ่อนคันเร่ง หรือปรับมุมใบพัด

(๕.๒) รหัสสัญญาณระหว่างภาคพื้นและอากาศ

(๕.๒.๑) รหัสสัญญาณใช้สำหรับผู้รอดชีวิต

ลำดับที่	ความหมาย	สัญลักษณ์
๑	ต้องการการรักษาพยาบาล - บาดเจ็บสาหัส	|
๒	ต้องการเวชภัณฑ์	||
๓	เดินทางต่อไปไม่ได้	✕
๔	ต้องการอาหารและน้ำ	F
๕	ต้องการอาวุธปืนและกระสุน	≫
๖	ต้องการแผนที่และเข็มทิศ	▭
๗	ต้องการโคมไฟสัญญาณพร้อมด้วยแบตเตอรี่และวิทยุ	⎸
๘	แสดงทิศที่จะเดินทาง	K
๙	กำลังเดินทางไปทางทิศนี้	↑
๑๐	จะพยายามวิ่งขึ้น	|>
๑๑	อากาศยานได้รับความเสียหายมาก	⌊⌉
๑๒	น่าจะปลอดภัยที่ลงตรงนี้	▲
๑๓	ต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	⌊___
๑๔	ทั้งหมดปลอดภัย	L L
๑๕	ตอบปฏิเสธ	N
๑๖	ตอบรับ	Y
๑๗	ไม่เข้าใจ	⌋⌊
๑๘	ต้องการช่าง	W

(๕.๒.๒) รหัสสัญญาณจากพื้นสู่อากาศสำหรับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับที่	ความหมาย	สัญลักษณ์
๑	การปฏิบัติเสร็จสิ้นแล้ว	L L L
๒	เราพบผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ทุกคนแล้ว	L L
๓	เราพบผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่บางคนแล้ว	++
๔	เราไม่สามารถปฏิบัติการต่อไปได้ กำลังกลับฐานที่ตั้ง	X X
๕	เราแยกกำลังออกเป็น ๒ หมู่ แต่ละหมู่ไปทางลูกศรชี้	
๖	ไม่พบอะไรเลย จะดำเนินการค้นหาต่อไป	N N
๗	ได้รับข้อมูลว่าอากาศยานไปทางทิศนี้	→→

(๕.๒.๓) ขนาดของรหัสสัญญาณ (โดยสัญลักษณ์ของรหัสดังกล่าวต้องมีความยาวอย่างน้อย ๒.๕ เมตร (๘ ฟุต) และต้องจัดทำให้เห็นได้อย่างเด่นชัดเท่าที่สามารถจะทำได้)

<u>หมายเหตุ</u>

๑. ตัวสัญลักษณ์อาจจะทำด้วยผ้าที่นำมาต่อ ๆ กัน ร่มชูชีพ เศษไม้ หิน หรือวัสดุอื่น ๆ หรือทำให้เป็นรอยบนดินหรือทราย หรือทาพื้นด้วยน้ำมัน

๒. การดึงดูดให้เกิดความสนใจต่อสัญญาณดังกล่าว อาจจะนำโดยใช้วิทยุ การจุดไฟ ปล่อยควัน แสงสะท้อน และอื่น ๆ

๓. สัญญาณอากาศสู่พื้น

๓.๑ สัญญาณจากอากาศยานดังต่อไปนี้ หมายความว่า อากาศยานได้เข้าใจสัญญาณจากพื้นแล้ว คือ

๓.๑.๑ ในระหว่างเวลากลางวัน

- โดยการโคลงปีกของอากาศยาน

๓.๑.๒ ในระหว่างเวลากลางคืน

- เปิด - ปิดไฟส่องทางลงเป็นจำนวน ๒ ครั้ง แต่ถ้าอากาศยานไม่มีไฟส่องทางลง ให้เปิด - ปิดไฟเดินอากาศ จำนวน ๒ ครั้ง

๓.๒ ถ้าไม่มีการส่งสัญญาณดังกล่าวตาม ๓.๑ หมายความว่า อากาศยานไม่เข้าใจสัญญาณภาคพื้น

๓.๓.๙ การค้นหาด้วยระบบสื่อสาร (COMMUNICATION SEARCH)

เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะเป็นผู้พิจารณาว่า ในกรณีที่ทราบข่าวว่าเรือประสบเหตุอันตราย สมควรที่จะต้องปฏิบัติอย่างไร โดยพิจารณาถึงความสำคัญของข่าว และความเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการเป็นขั้นตอนต่อไป และความมุ่งหมายของการค้นหาด้วยระบบการสื่อสารนี้ ก็เพื่อ

(๑) พยายามติดต่อสื่อสารกับเรือที่ประสบอุบัติเหตุอันตรายให้ได้

(๒) พิจารณาตัดสินใจว่าเรือนั้นหลงทาง ไม่รายงานตำบลที่อยู่ หรือไม่สามารถรายงานตำบลที่อยู่

(๓) พิจารณากำหนดขอบเขตพื้นที่ค้นหาให้แคบลง

(๔) หาข้อมูลที่ถูกต้องและพิจารณาประเมินผลในการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยขั้นต่อไป

การค้นหาด้วยระบบการสื่อสารมี ๒ แบบ ซึ่งมีวิธีการปฏิบัติตามลำดับขั้นตอน คือ

(๑) การค้นหาด้วยระบบการสื่อสารขั้นแรก (Preliminary Communication Search) ใช้ชื่อย่อว่า PRECOM จะปฏิบัติเมื่ออยู่ในขั้นสงสัยว่า เรือขาดการติดต่อสื่อสารหรือหายไป คือ การติดต่อสื่อสารและตรวจสอบขั้นแรกกับหน่วยงานใหญ่ ๆ ภายใต้พื้นที่ซึ่งคาดว่าจะมีเรืออยู่ในบริเวณตำบลที่อยู่นั้น หรือมีผู้พบเห็น และถ้าเรือนั้นไม่ได้ประสบอุบัติเหตุอันตรายจริง ๆ เพียงแต่ไม่รายงานหรือไม่สามารถรายงานตำบลที่อยู่ ก็จะค้นพบเรือได้ภายในระยะเวลาอันสั้นและรวดเร็ว

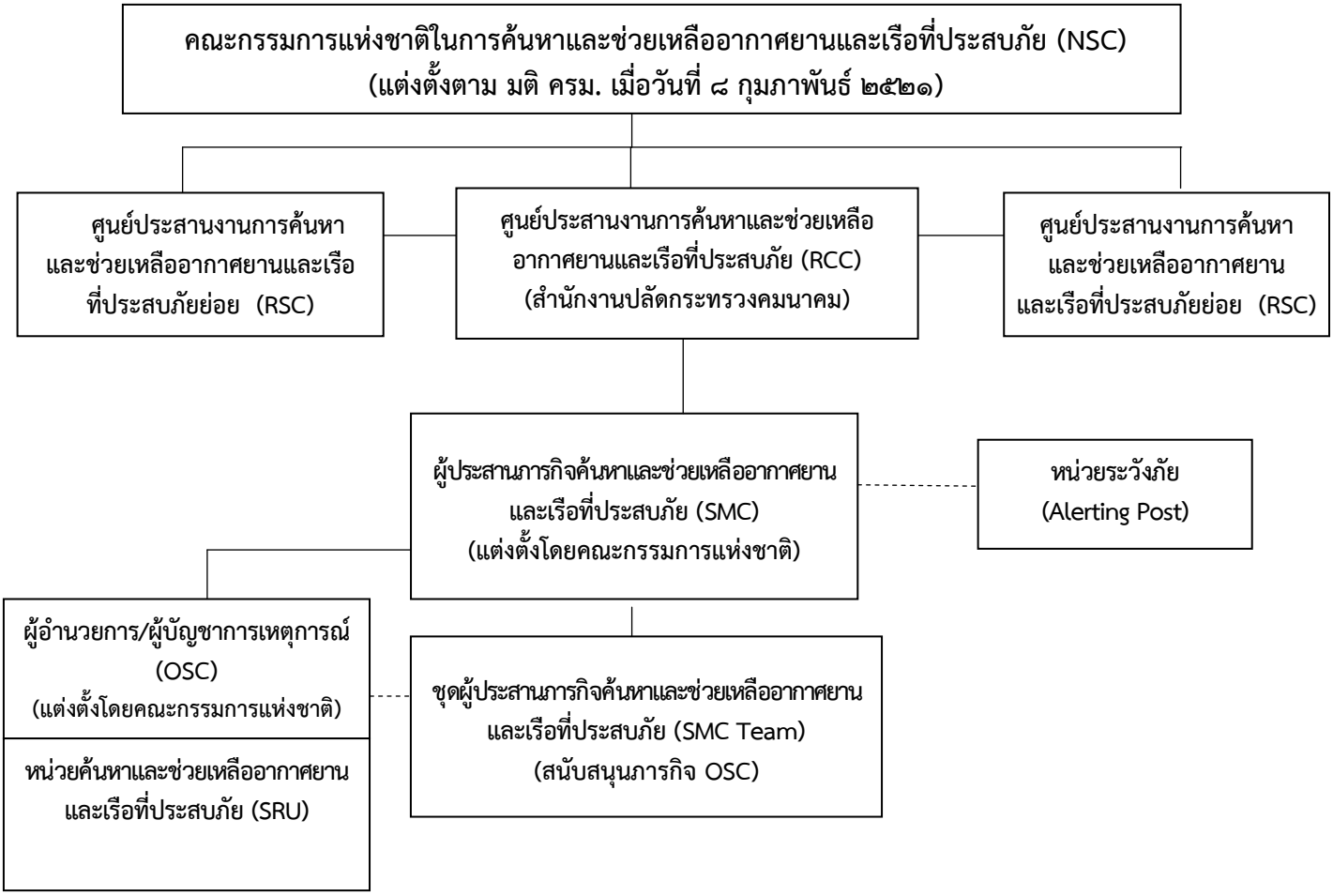
(๒) การค้นหาเพิ่มเติมต่อจากระบบการสื่อสารขั้นแรก (Extended Communication Search) ใช้ชื่อย่อว่า EXCOM จะปฏิบัติเมื่ออยู่ในขั้นเตรียมพร้อม คือ เมื่อกระทำ PRECOM แล้วไม่ได้ผล ก็จะต้องทำการติดต่อสื่อสารและตรวจสอบเพิ่มเติมให้กว้างขวางและละเอียดถี่ถ้วนมากขึ้นต่อไป โดยพิจารณาถึงแหล่งข่าวซึ่งคาดว่าน่าจะทราบเกี่ยวกับเรือที่หายไป เช่น สอบถามตามสนามบิน หรือท่าเรือต่าง ๆ เป็นต้น

บทที่ ๔
แนวทางการขับเคลื่อนแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยไปสู่การปฏิบัติ

สำหรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เป็นแนวทางและขั้นตอนสรุปเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ซึ่งเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ เมื่อได้รับทราบข่าวเกี่ยวกับอากาศยานหรือเรือที่ประสบภัย จะต้องพิจารณาประเมินค่าของข่าวว่าเป็นความจริงหรือไม่ และการประสบภัยดังกล่าวอยู่ในขั้นใด เว้นแต่ในกรณีที่ได้รับข่าวจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ให้สามารถปฏิบัติตามขั้นตอนประสบภัยได้ตามความเหมาะสม โดยเริ่มต้นตั้งแต่การค้นหาด้วยระบบการสื่อสาร พิจารณาตรวจสอบจากแผนการบินหรือแผนการเดินเรือ และติดต่อสอบถามไปยังหอบังคับการบินหรือท่าเรือบริเวณใกล้เคียงตามเส้นทางที่คาดว่าจะไปลงหรือไปจอด หรือเส้นทางในแผนการบินและแผนการเดินเรือ และเมื่อตรวจสอบแล้วไม่พบ จะต้องรีบดำเนินการหาข้อมูลจากจุดรายงานครั้งสุดท้าย จำนวนเชื้อเพลิง ความเร็วในการเดินทาง สภาพลักษณะอากาศ และรายละเอียดอื่น ๆ ประกอบกัน เท่าที่จะสามารถหาได้ เพื่อนำมาคิดคำนวณหาจุดตำบลที่อากาศยานหรือเรือประสบภัย รวมทั้งพื้นที่ค้นหา ซึ่งเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ จะได้พิจารณาวางแผนและร้องขอให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่อยู่ใกล้เคียงและมีความพร้อมมากที่สุดออกทำการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตามความเหมาะสมกับภารกิจต่อไป โดยหน่วยงานในระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการหรือปฏิบัติตามขั้นตอนของแผนฯ ฉบับนี้ พร้อมทั้งจัดให้มีการติดตามการนำแผนไปทดสอบใช้ในการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยประจำปี เพื่อประเมินผลและนำไปสู่การปรับปรุงแผนฯ แบบบูรณการ

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นไปด้วยความเรียบร้อย รวดเร็ว และมาตรฐานสากล รวมทั้งสามารถทำการฝึก หรือปฏิบัติร่วม/ผสมกับหน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศไทย และต่างประเทศ จึงได้พิจารณาจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ เป็นฉบับภาษาอังกฤษมีชื่อว่า National Search and Rescue Plan of Thailand หรือ Thailand NSP และจัดทำอนุผนวกประกอบแผนฯ มีชื่อว่า Thailand NSS (Thailand National Search and Rescue Supplement to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) รวมทั้งจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯให้สอดคล้องกับ คู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (IAMSAR Manual Volume I, II และ III) อีกด้วย

๔.๑ แผนผังการประสานงานและปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย



๔.๒ ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑.๑ ผู้แจ้งข่าว อากาศยาน และเรือที่ประสบภัย

บุคคลหรือหน่วยงานตามแผนฯ
- **ผู้รอดชีวิต**
- **ผู้ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราว**
- **ทุกแห่ง**
- **ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ**
- **หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่ง**
- **ศูนย์ความปลอดภัยทางอากาศ**
- **ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ**
- **หน่วยระวังภัย หรือหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต ตามแผนฯ (ตามตาราง ภาคผนวก ณ)**

- ปฏิบัติตามแผนฯ เรื่อง การแจ้งข่าวและการรายงานภาวะฉุกเฉินฯ

(๑) รับแจ้งข่าวอากาศยานและเรือที่ประสบภัยและประเมินค่าข่าว

ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย (RCC)

- แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หัวข้อการประเมินค่าข่าวฯ และหัวข้อขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๒) ประสานงานและร้องขอให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยดำเนินการเข้าช่วยเหลือ

ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC)

- พิจารณาหน่วยงานเพื่อร้องขอให้ค้นหาและช่วยเหลือฯ และ ภาคผนวก ค แผนผังการรายงานกรณีอากาศยานและเรือที่ประสบภัย
- จัดตั้งกองอำนวยการและเสนอแนะให้ประธานคณะกรรมการแห่งชาติแต่งตั้งผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์

(๓) การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (SRU)

- ปฏิบัติตามแผนฯ ตามขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย
- ปฏิบัติตามแผนฯ ตามขั้นตอนการปฏิบัติค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย
-ภาคผนวก ก วงจรการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๔) รายงานการปฏิบัติการมายังกองอำนวยการ/ศูนย์ประสานงานฯ

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย (SRU)

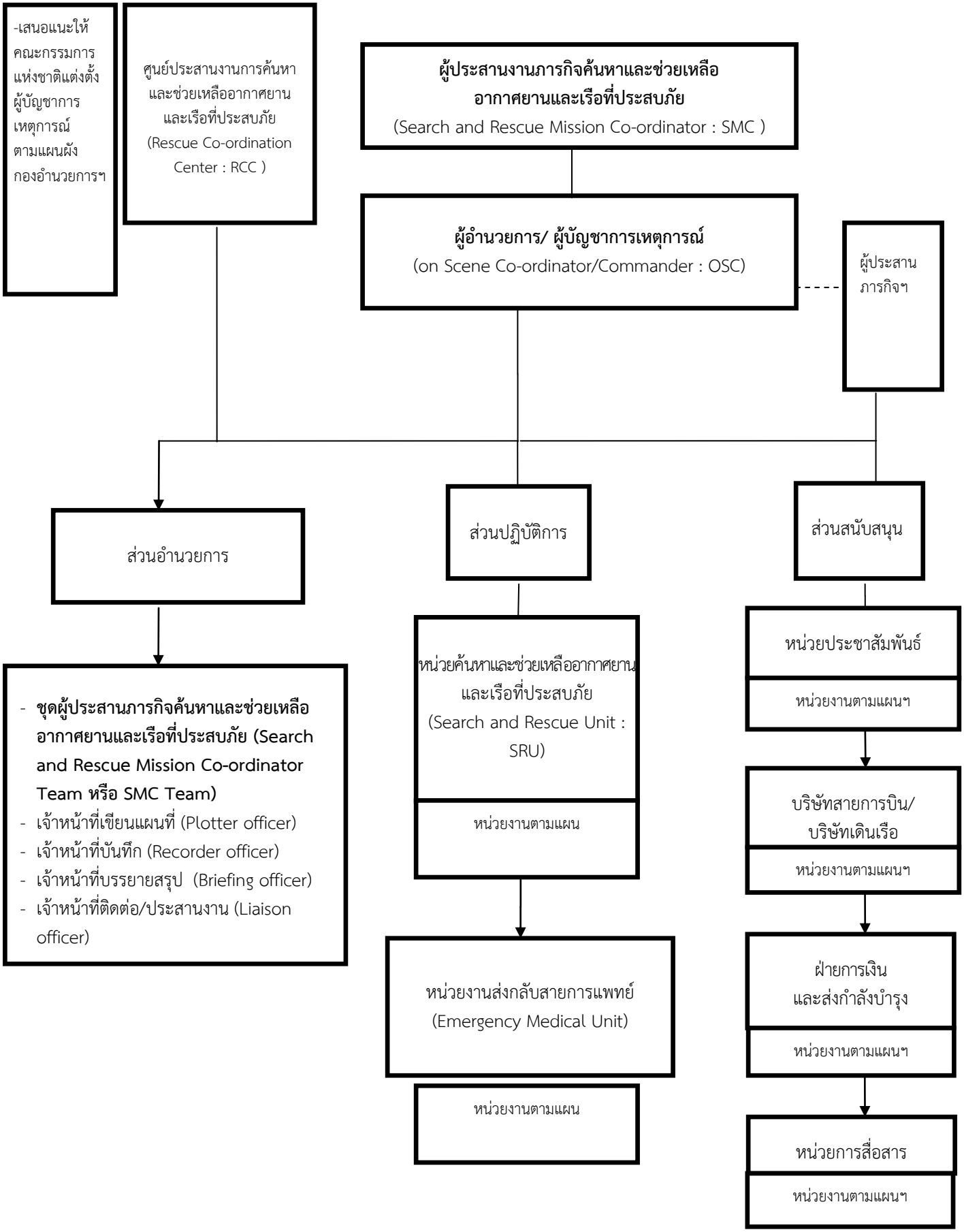
- ปฏิบัติตามแผนฯ การรายงานผลการปฏิบัติการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๕) ยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC)

- พิจารณาตามแผนฯ หัวข้อ เรื่อง การยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือฯ,วิธีปฏิบัติสำหรับศูนย์ฯในการที่จะสั่งให้หยุดหรือพักการค้นหาฯ และการยกเลิกและการพักปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือฯ

๔.๓ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย / ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์



บทที่ ๕
การส่งต่อทางการแพทย์

๕.๑ นิยามศัพท์ทางการแพทย์

๕.๑.๑ การบัญชาการ (Command) หมายถึงการทำหน้าที่อำนวยการ สั่งการหรือการควบคุม โดยอาศัยอำนาจที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎหมาย กฎระเบียบหรืออำนาจหน้าที่ที่ได้รับผิดชอบ

๕.๑.๒ การบัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command) หมายถึง หน่วยบัญชาการที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในภาพรวม และประกอบด้วยผู้บัญชาการเหตุการณ์และเจ้าหน้าที่สนับสนุนที่ได้รับการมอบหมาย

๕.๑.๓ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) หมายถึง การจัดระบบและบริหารจัดการทรัพยากรและความรับผิดชอบเพื่อเผชิญเหตุการณ์ฉุกเฉินทุกรูปแบบ

๕.๑.๔ ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander) หมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นและรับผิดชอบการพัฒนากลยุทธ์และกลวิธีและการสั่งใช้ และการจัดส่งทรัพยากร ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบโดยรวมต่อการปฏิบัติการตอบโต้เหตุฉุกเฉินและรับผิดชอบการจัดการการตอบโต้เหตุฉุกเฉินในสถานที่เกิดเหตุทั้งหมด

๕.๑.๕ ระบบบัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command System : ICS) หมายถึง แนวทางในการบริหารจัดการเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับภัยทุกประเภทอย่างมีมาตรฐานในพื้นที่เกิดเหตุ ตั้งแต่เหตุฉุกเฉินขนาดเล็กไปจนถึงเหตุฉุกเฉินที่มีความซับซ้อนโดยผู้ปฏิบัติงานในบทบาทหน้าที่ต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการร่วมกันได้ภายใต้การบัญชาการแบบรวมศูนย์ (Unified Command) โดยปกติมีการจัดการโครงสร้างระบบเพื่อการปฏิบัติงานใน ๕ สายงานหลัก คือ ส่วนบัญชาการ (Command) ส่วนปฏิบัติการ (Operation) ส่วนแผนงาน (Planning) ส่วนสนับสนุนกำลังบำรุงหรือโลจิสติกส์ (Logistics) และส่วนการเงิน/การบริหารจัดการ (Finance/Administration) ซึ่งมีความยืดหยุ่นในการปรับลดหรือขยายส่วนงานที่อาจจำเป็นหรือไม่จำเป็นต้องใช้งาน ขึ้นอยู่กับลักษณะของเหตุการณ์นั้น ๆ

๕.๑.๖ การแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน หมายถึง การปฏิบัติการฉุกเฉิน การศึกษา การฝึกอบรม การค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับการประเมิน การจัดการ การบำบัดรักษาผู้ป่วยฉุกเฉิน

๕.๑.๗ ปฏิบัติการฉุกเฉิน หมายถึง การปฏิบัติการด้านการแพทย์ฉุกเฉินนับแต่การรับรู้ถึงภาวการณ์เจ็บป่วยฉุกเฉินจนถึงการดำเนินการให้ผู้ป่วยฉุกเฉินได้รับการบำบัด รักษาให้พ้นภาวะฉุกเฉิน ซึ่งรวมถึงการประเมิน การจัดการ การประสานงาน การควบคุม ดูแล การติดต่อสื่อสาร การลำเลียงหรือขนส่ง การตรวจวินิจฉัยและการบำบัดรักษาพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินทั้งนอกสถานพยาบาลและในสถานพยาบาล

๕.๑.๘ หน่วยปฏิบัติการ หมายถึง หน่วยงานหรือองค์กรที่ปฏิบัติการฉุกเฉิน

๕.๑.๙ ผู้ปฏิบัติการ หมายถึง บุคคลซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉินตามที่คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉินกำหนด

๕.๑.๑๐ ชุดปฏิบัติการ หมายถึง หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินประกอบด้วย แพทย์ พยาบาล หรือเจ้าหน้าที่เวชกิจที่ผ่านการอบรมการลำเลียงผู้ป่วยทางอากาศยาน อุปกรณ์ เวชภัณฑ์ และอากาศยานที่ใช้ในการลำเลียงผู้ป่วย ตามที่สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) กำหนด

๕.๒ กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คู่มือ และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางการแพทย์

๕.๒.๑ พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๕๑

๕.๒.๒ พระราชบัญญัติสถานพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๑

๕.๒.๖ คู่มือขั้นตอนการบัญชาการทางการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

๕.๒.๗ คู่มือแนวทางการปฏิบัติส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินด้วยอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๗

๕.๒.๘ คู่มือแนวทางการส่งต่อผู้บาดเจ็บทางบก กระทรวงสาธารณสุข

๕.๒.๙ คู่มือแนวทางการจัดบริการห้องฉุกเฉิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

๕.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน

๕.๓.๑ กระทรวงสาธารณสุข

๕.๓.๓ กระทรวงกลาโหม

๕.๓.๓ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๕.๓.๔ ภาครัฐและเอกชน

๕.๓.๕ องค์กรการกุศล

๕.๔ ขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์

๕.๔.๑ ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์

(๑) บัญชาการเหตุการณ์ ณ จุดเกิดเหตุ

(๒) กำกับดูแลและอำนวยการ การส่งต่อทางการแพทย์

(๓) ตรวจสอบและติดตามการส่งต่อทางการแพทย์

(๔) แจ้งข่าวผู้บาดเจ็บ หลังจากเข้ารับการรักษา ณ สถานพยาบาลที่เหมาะสม ให้แก่ญาติผู้บาดเจ็บรับทราบ

๕.๔.๒ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(๑) รับแจ้งเหตุ

(๒) ตรวจสอบข่าว

(๓) แจ้งเหตุ และประสานศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด) กระทรวงสาธารณสุข เพื่อขอสนับสนุนการปฏิบัติการส่งต่อทางการแพทย์

(๔) ติดตาม และรายงานสถานการณ์ต่อศูนย์บัญชาการเหตุการณ์

๕.๔.๓ ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด) กระทรวงสาธารณสุข

(๑) รับแจ้งเหตุ

(๒) ประสานงานและสั่งการหน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน

(๓) ติดตาม และรายงานสถานการณ์

(๔) หมายเลขโทรศัพท์ : (เบอร์ตรงศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพื้นที่เกิดเหตุ หรือ สายด่วน ๑๖๖๙)

๕.๔.๔ หน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน (ณ จุดเกิดเหตุ)

(๑) ตรวจสอบเหตุ และรายงานกลับศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัดทราบ

(๒) บัญชาการทางการแพทย์ (Incident Command System: ICS)

(๒.๑) เตรียมสถานที่และกำหนดพื้นที่ เพื่อใช้ประเมินและคัดแยกผู้บาดเจ็บ

(๒.๒) ประเมินและคัดแยกผู้บาดเจ็บออกเป็น ๓ ระดับ (อ้างอิงตาม คู่มือแนวทางการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติการคัดแยกผู้ป่วยฉุกเฉิน และจัดลำดับการบริบาล ณ ห้องฉุกเฉินตามหลักเกณฑ์ที่ สพฉ. กำหนด)

(๒.๓) บริหารจัดการตามแนวทางการส่งต่อผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลที่เหมาะสมตามระดับความรุนแรง (อ้างอิงตาม คู่มือแนวทางการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติการคัดแยกผู้ป่วยฉุกเฉิน และจัดลำดับการบริบาล ณ ห้องฉุกเฉินตามหลักเกณฑ์ที่ สพฉ. กำหนด)

๕.๔.๕ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) (การลำเลียงทางน้ำและทางอากาศ)

(๑) ปฏิบัติตามแนวทางการส่งต่อผู้ป่วยของ สพฉ. (อ้างอิงตาม คู่มือแนวทางการปฏิบัติการส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินด้วยอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๗)

(๒) หมายเลขโทรศัพท์ : (เบอร์ตรงศูนย์นเรนทร ๐๒ ๘๗๒ ๑๖๖๙)

๕.๔.๖ หน่วยส่งต่อทางการแพทย์ (บริเวณพื้นที่เกิดเหตุ)

(๑) จัดเตรียมอุปกรณ์ในการส่งต่อทางการแพทย์ในเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนด

(๒) ปฏิบัติการส่งต่อผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลที่เหมาะสม

(๓) หมายเลขติดต่อ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพื้นที่เกิดเหตุ หรือ สายด่วน ๑๖๖๙)

๕.๕ แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติ

ลำดับ	ผังกระบวนการ	ผู้รับผิดชอบ	แบบฟอร์ม
๑	รับแจ้งอากาศยาน/เรือ ประสบเหตุ	ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	แบบรายงานอากาศยานและเรือประสบเหตุ
๒	ตรวจสอบและประเมินข่าว	ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	คู่มือการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ
๓	แจ้งเหตุ และขอสนับสนุนการส่งต่อทางการแพทย์	ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	คู่มือการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ
๔	ทางทะเล รับแจ้งและประสานทางการแพทย์ ทางบกและอากาศ รับแจ้งและประสานทางการแพทย์	**ทางบกและอากาศ** ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด (สาธารณสุขจังหวัด) สายด่วน ๑๖๖๙ **ทางทะเล** ศรชล./ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล (ศรีราชา VTS)/ ปภ. การช่วยเหลือทางทะเล	- ร่างแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล (ศรชล.) - แผนตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินทางทะเล (ศรีราชา VTS)
๕	ปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน (ณ จุดเกิดเหตุ)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน	- ขั้นตอนการบัญชาการทางการแพทย์ - วิธีการคัดแยกผู้บาดเจ็บ - แนวทางการส่งต่อผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลที่เหมาะสม

ลำดับ	ผังกระบวนการ	ผู้รับผิดชอบ	แบบฟอร์ม
๖	สรุปสถานการณ์ทางด้านการแพทย์	หน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน (ณ จุดเกิดเหตุ)	- แบบฟอร์มรายงานทรัพยากร หรือสถานการณ์ผู้บาดเจ็บ ตามแนวทางของ สธ.
๗	รวบรวมข้อมูลทางด้านการแพทย์ส่งกลับศูนย์ประสานงานค้นหาฯ	ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด (สาธารณสุขจังหวัด)	
๘	นำข้อมูลรายงานตามสายบังคับบัญชา และประสานให้ข้อมูลแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง	ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	

ภาคผนวก

ผนวก ก
วงจรการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

แบบหรือวงจรการค้นหาเกี่ยวกับอากาศยานและเรือที่ประสบภัย จะต้องพิจารณาจากจุดตำบลที่ตั้งและขนาดของพื้นที่ค้นหา รวมทั้งลักษณะของเป้าหมายค้นหา ซึ่งควรหาข้อมูลที่ถูกต้องใกล้เคียงความจริงมากที่สุด คือ

- ตำบลที่ตั้ง ขนาด และรูปร่างของพื้นที่ค้นหา
- ขนาด รูปร่าง ลักษณะ และสีของเป้าหมายค้นหา
- เครื่องมือเครื่องใช้ ชนิด และจำนวนของหน่วยค้นหา
- เส้นทางและระยะทางค้นหา ระหว่างหน่วยค้นหากับพื้นที่ค้นหามีความยาวเท่าไร รวมทั้งลักษณะสภาพอากาศและเครื่องช่วยการเดินอากาศ
- ขีดจำกัดเรื่องเวลาและพื้นที่ค้นหา มีความเหมาะสมสามารถปฏิบัติงานได้อย่างไร

๑. วงจรการค้นหาอากาศยานและเรือที่ประสบภัย แบ่งออกเป็น ๔ ประเภท คือ

๑.๑ การค้นหาด้วยสายตา (Visual Search Patterns)
๑.๒ การค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Search Patterns)
๑.๓ การค้นหาในเวลากลางคืน (Night Search Patterns)
๑.๔ การค้นหาทางพื้นดิน (Land Search Patterns)

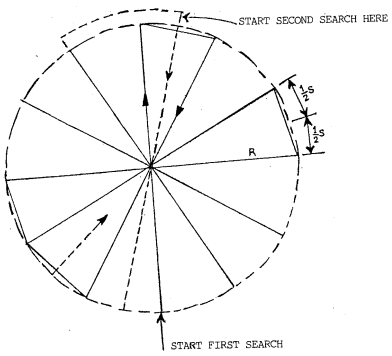
๑.๑ การค้นหาด้วยสายตา (Visual Search Patterns) มี ๖ แบบ คือ

(๑) แบบกงล้อ (Sector Search : V) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาในกรณีที่ทราบตำแหน่งเป้าหมายของจุดค้นหา (Distress) อยู่ในพื้นที่ค้นหาที่มีขนาดเล็ก ๆ ไม่กว้างใหญ่มากนัก เป็นพื้นที่ราบเรียบลักษณะรูปวงกลม การบินค้นหาแบบนี้มีโอกาสพบเป้าหมายได้สูงมากถึง ๙๙% โดยใช้เครื่องช่วยในการเดินอากาศหรือสิ่งอื่น ๆ เป็นเครื่องหมายที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา เช่น Radio Beacon, Radar Beacon, Life Jacket, Smoke Float หรือ เรือ เป็นต้น และการค้นหาแบบนี้ จุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) อยู่ที่ขอบเส้นรอบวงของพื้นที่ค้นหา โดยมีรัศมีการค้นหาจากจุดศูนย์กลางไม่ควรเกินมากกว่า ๒๐–๓๐ ไมล์ แต่ถ้าเป็นการค้นหาโดยใช้เรือรัศมีการค้นหาจากจุดศูนย์กลางไม่ควรเกินมากกว่า ๕ ไมล์ มี ๒ แบบ ดังนี้

(๑.๑) Sector Single-Unit (VS) ใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่ขอบเส้นรอบวงของพื้นที่ค้นหา บินเป็นเส้นตรงผ่านจุดศูนย์กลางไปยังขอบเส้นรอบวงของพื้นที่ค้นหาด้านตรงข้าม ซึ่งโดยทั่วไปจะบินค้นหาแบบ ๔ ขาบิน หรือ ๖ ขาบิน คือ

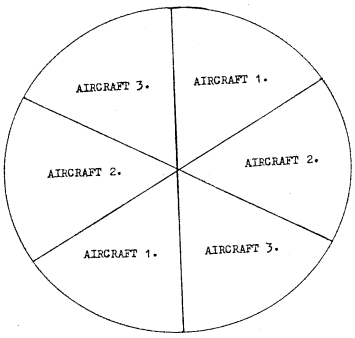
- แบบ ๔ ขาบิน รัศมีจะทำมุมที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา ๙๐°
- แบบ ๖ ขาบิน รัศมีจะทำมุมที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา ๖๐°

หมายเหตุ ถ้าต้องการ Track Spacing ให้เล็กลงหลังจากบินค้นหาเที่ยวแรก ๔ ขาบิน แล้วให้บินค้นหาโดยรัศมีทำมุมที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา ๔๕ และ ๓๐ องศา ตามลำดับ ตามรูปที่ ๑๘



<u>รูปที่ ๑๘</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Sector Single-Unit (VS)

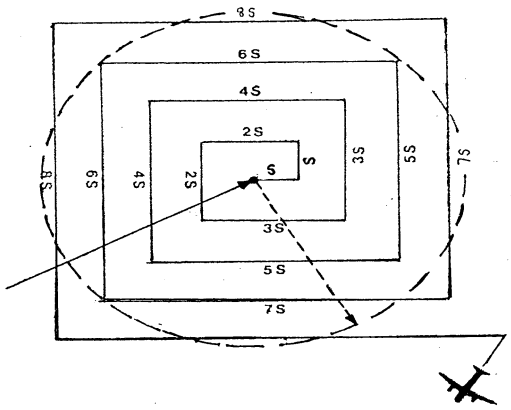
(๑.๒) Sector Multiunit (VM) ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำหรือมากกว่าขึ้นไป ทำการบินค้นหาในพื้นที่ที่แต่ละลำมีหน้าที่รับผิดชอบ โดยจะต้องมีระยะสูงที่ต่างกันและมีความปลอดภัยแน่นอน ตามรูปที่ ๑๙



<u>รูปที่ ๑๙</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Sector Multiunit (VM)

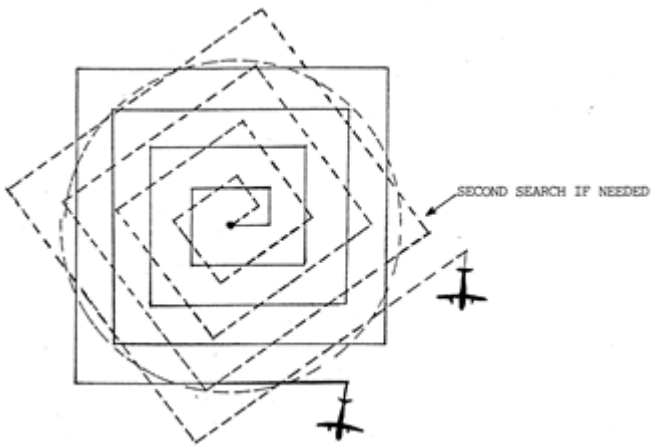
(๒) แบบจัตุรัส (Expanding Square Search : SS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาในกรณีที่ทราบตำแหน่งเป้าหมายของจุดค้นหา (Distress) อยู่ในพื้นที่ค้นหาที่มีขนาดเล็กไม่กว้างใหญ่ เป็นพื้นที่ราบเรียบลักษณะสี่เหลี่ยมจัตุรัส การบินค้นหาแบบนี้มีความละเอียดถี่ถ้วน และให้ผลว่าจะพบเป้าหมายได้สูง โดยมีจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา แล้วบินขยายออกไปเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมี ๒ แบบ ดังนี้

(๒.๑) Expanding Square Single Unit (SS) ใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหาแล้วบินขยายออกไปตามทิศทางลมในขาแรกเป็นรูปรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ซึ่งจะต้องมีเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่มีความถูกต้องมากที่สุด ตามรูปที่ ๑๖



<u>รูปที่ ๑๖</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Square Single Unit (SS)

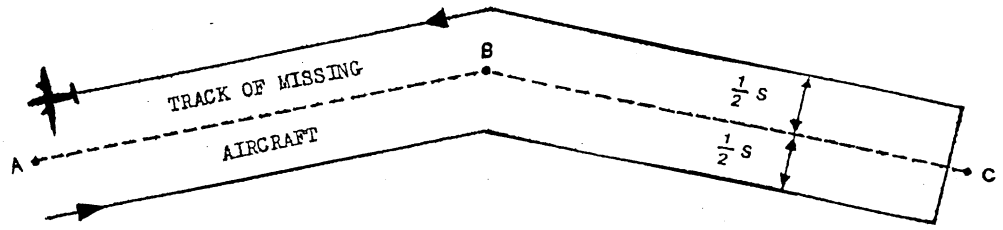
(๒.๒) Expanding Square Multiunit (SM) ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำ (ไม่ควรใช้เครื่องบินมากกว่าจำนวน ๒ ลำ) บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหาแล้วบินขยายออกไปเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสคล้ายๆ กับข้อ (๒.๑) แต่ทิศทางการบินของเครื่องบินค้นหาแต่ละลำต่างกัน โดยจะต้องบินแยกออกจากกัน ๔๕ องศา จากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) และมีระยะสูงต่างกันในเส้นทางบินค้นหาของแต่ละลำ เพื่อ ความปลอดภัย ตามรูปที่ ๑๗



รูปที่ ๑๗ แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Expanding Square Multiunit (SM)

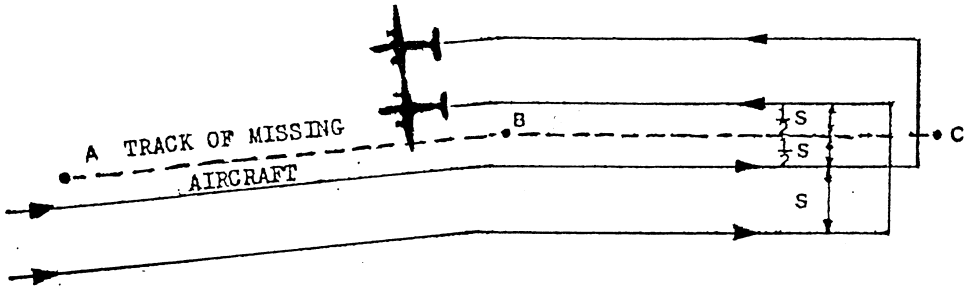
(๓) แบบเส้นทางบิน (Track Line Search : TS) วิธีนี้ใช้เมื่ออากาศยานหรือเรือที่ประสบภัยหายไปตามเส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ หรือหายไปใกล้ ๆ เส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ ซึ่งทราบจุดตำบลที่อยู่โดยการติดต่อสื่อสารรายงานครั้งสุดท้ายของอากาศยานหรือเรือที่ประสบภัยนั้น จึงเป็นแบบหลักในการค้นหาทั่วไป เพราะทำได้สะดวกไม่ต้องเสียเวลาคิดคำนวณหาพื้นที่ค้นหา สามารถปฏิบัติการได้รวดเร็วครอบคลุมพื้นที่ค้นหาได้รวดเร็วทันที มี ๔ แบบ ดังนี้

(๓.๑) Trackline Single-Unit Return (TSR) ใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาตามเส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงระยะทางสุดท้ายที่กำหนด แล้วบินค้นหากลับ โดยมีจุดเริ่มต้นค้นหา (Commence Search Point = CSP) เท่ากับ $\frac{1}{2}$ ของ Track Spacing (Track Spacing : S หาได้จากการคำนวณ) ตามรูปที่ ๑



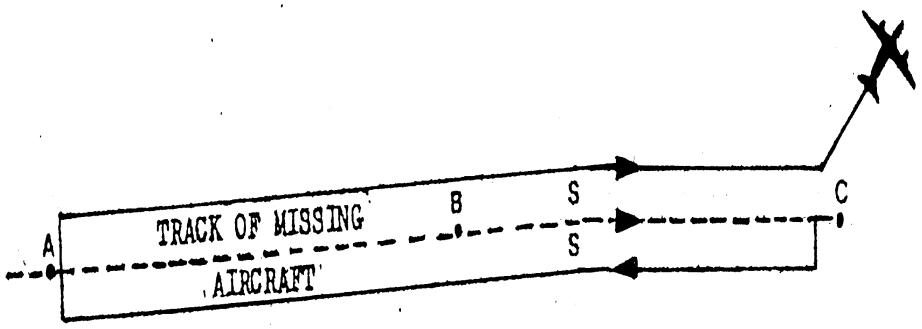
<u>รูปที่ ๑</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Trackline Search Single-Unit Return (TSR)

(๓.๒) Trackline Multiunit Return (TMR) ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำ บินค้นหาเช่นเดียวกับข้อ (๓.๑) แต่ให้ผลด้านการค้นหาครอบคลุมพื้นที่ค้นหาได้มากกว่า ตามรูปที่ ๒



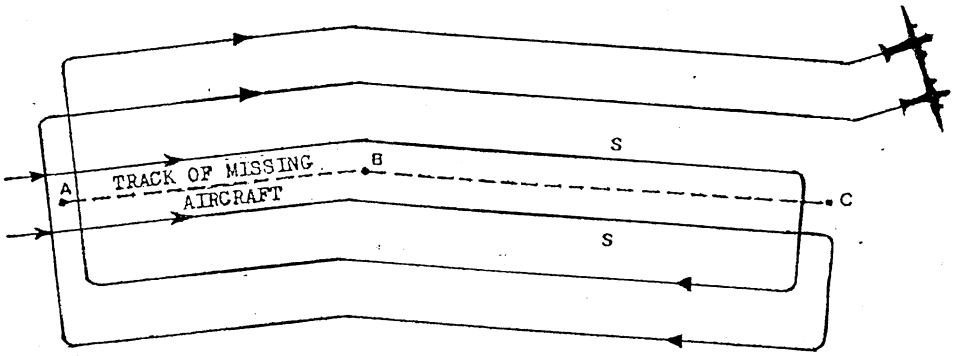
<u>รูปที่ ๒</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Trackline Multiunit Return (TMR)

(๓.๓) Trackline Single-Unit Nonreturn (TSN) ใช้เครื่องบินค้นหาจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาเช่นเดียวกับข้อ (๓.๑) แต่จุดหมายปลายทางของการค้นหาจะตรงข้ามกับจุดเริ่มต้นค้นหา ตามรูปที่ ๓



<u>รูปที่ ๓</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Trackline Single-Unit Non return (TSN)

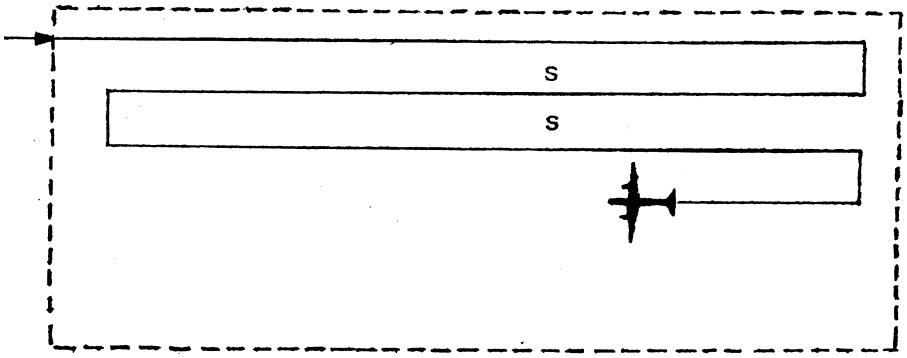
(๓.๔) Trackline Multiunit Non return (TMN) ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำ บินค้นหาเช่นเดียวกับข้อ (๑.๓) ตามรูปที่ ๔



<u>รูปที่ ๔</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Trackline Multiunit Nonreturn (TMN)

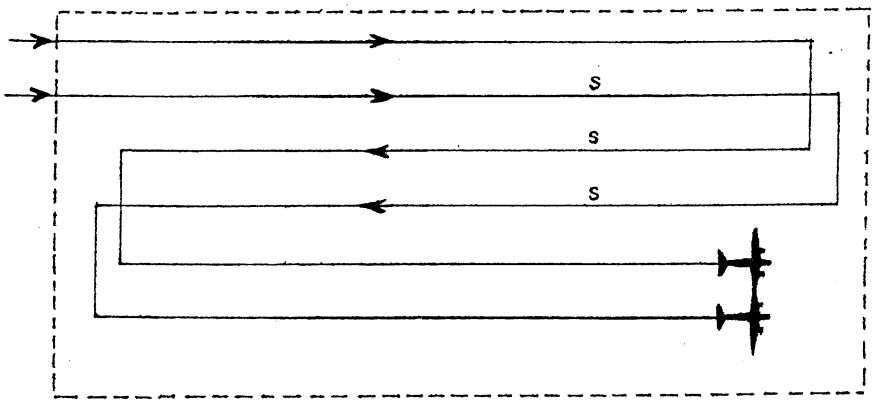
(๔) แบบเส้นขนาน (Parallel Sweep Search : PS) วิธีนี้ใช้เมื่ออากาศยานประสบภัยหายไปและรู้ตำแหน่งของเป้าหมาย โดยการประมาณการคาดหมาย เมื่อคำนวณพื้นที่ค้นหาออกมาแล้วมีขนาดกว้างใหญ่เป็นพื้นที่ราบเรียบสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีความต้องการที่จะค้นหาครอบคลุมพื้นที่ให้ได้ทั้งหมด โดยบินค้นหาเป็นเส้นตรงตามแนวนอนของพื้นที่ค้นหาในลักษณะที่เป็นเส้นขนานกับด้านยาวของพื้นที่ และอาศัยเครื่องช่วยในการเดินอากาศ DME TACAN หรือ VOR DME เป็นเครื่องช่วยในการบินค้นหามี ๔ แบบ ดังนี้

(๔.๑) Parallel Track Single-Unit (PS) ใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาเป็นเส้นตรงขนานตามแนวนอนด้านยาวของพื้นที่ค้นหา โดยมีจุดเริ่มต้น (CSP) ที่มุมใดมุมหนึ่งของพื้นที่ค้นหาจนครบพื้นที่ค้นหา ตามรูปที่ ๕



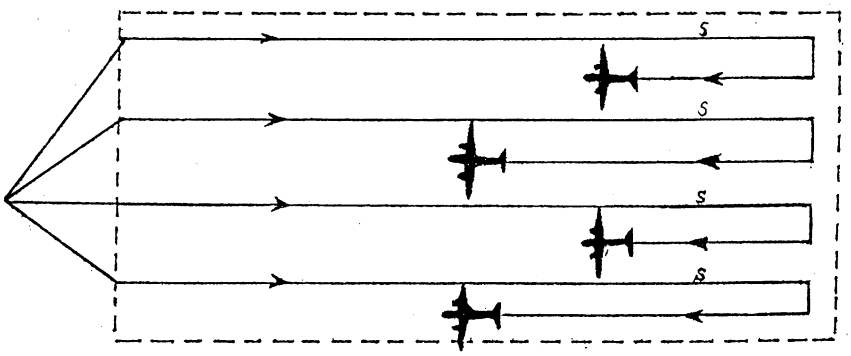
<u>รูปที่ ๕</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Parallel Track Single-Unit (PS)

(๔.๒) Parallel Track Multiunit (PM) ใช้เครื่องบินจำนวนตั้งแต่ ๒ ลำขึ้นไป บินค้นหาเช่นเดียวกับข้อ (๔.๑) เพื่อความรวดเร็ว ใช้เวลาน้อยลงเท่าตัว บินค้นหาครอบคลุมพื้นที่ค้นหาได้ทั้งหมด แต่มีอันตรายมาก ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยจะต้องมีหน่วยค้นหาอีกหน่วยหนึ่ง (อากาศยานหรือเรือลำหนึ่ง) เป็นผู้ควบคุมให้คำแนะนำการบินค้นหาในพื้นที่นั้น ๆ ตามรูปที่ ๖



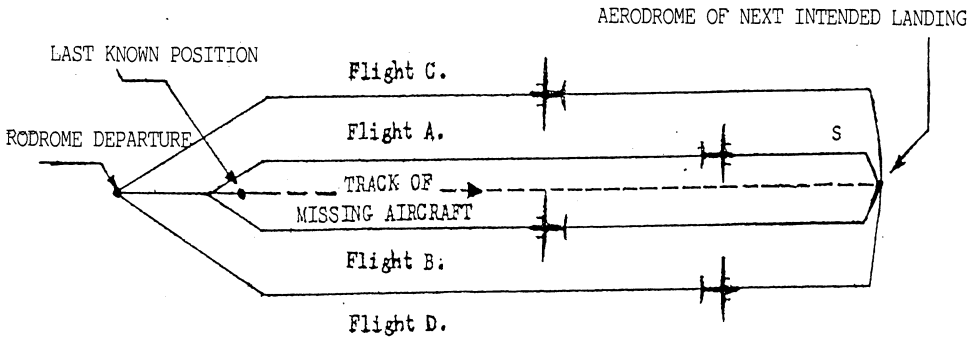
<u>รูปที่ ๖</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Parallel Track Multiunit (PM)

(๔.๓) Parallel Multiunit Return (PMR) ใช้เครื่องบินจำนวนตั้งแต่ ๒ ลำขึ้นไปบินค้นหา มีจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ในเวลาพร้อม ๆ กัน โดยเครื่องบินค้นหาแต่ละลำมีหน้าที่รับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ให้มีรัศมีการบินค้นหาเหมาะสมครอบคลุมพื้นที่ค้นหาได้ครบถ้วน ถึงแม้ว่าเครื่องบินค้นหาที่มีความเร็วต่างกันก็สามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้ในลักษณะบินขนานกัน แล้วกลับไปยังจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) มีผลทำให้มีความรวดเร็วใช้เวลาน้อยที่สุดในการบินค้นหาครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด ตามรูปที่ ๗



<u>รูปที่ ๗</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Parallel Multiunit Return (PMR)

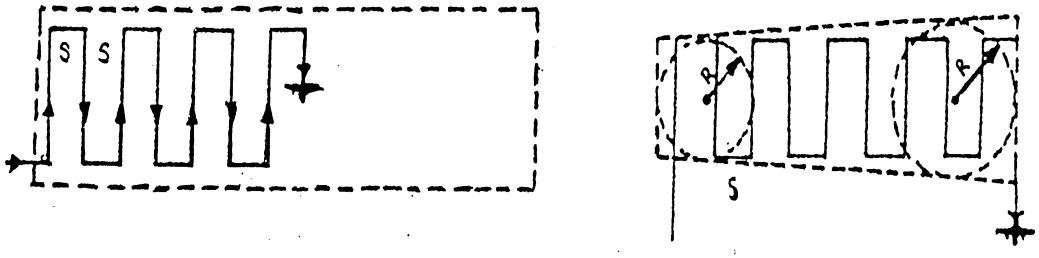
(๔.๔) Parallel Track Multiunit Non return (PMN) ใช้เครื่องบินจำนวนตามความเหมาะสม บินค้นหาเช่นเดียวกับข้อ (๔.๓) แต่มีการเปลี่ยนแปลง คือ การบินค้นหาแทนที่จะกลับมายังจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) กลับเปลี่ยน Track และทำการบินค้นหาต่อไปในลักษณะเดียวกันจนครอบคลุมพื้นที่ค้นหาที่รับผิดชอบ การบินค้นหาแบบนี้ใช้ในกรณีที่ทราบเส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ ตามรูปที่ ๘



<u>รูปที่ ๘</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Parallel Track Multiunit Non return (PMN)

(๕) แบบฟันปลา (Creeping Line Search : CS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาคล้าย ๆ กับแบบเส้นขนาน แต่มีข้อที่แตกต่างกัน คือ บินค้นหาเป็นเส้นตรงตามแนวตั้งของพื้นที่ค้นหาในลักษณะเป็นเส้นขนานกับด้านสั้นของพื้นที่ ซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับพื้นที่ค้นหา แคบ ยาว และราบเรียบ มี ๗ แบบ ดังนี้

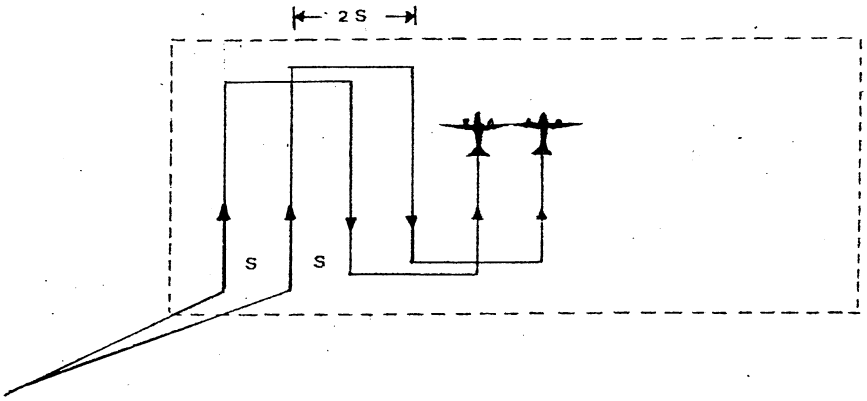
(๕.๑) Creeping line Single-Unit (CS) ใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาเป็นเส้นตรง



ขนานตามแนวตั้งด้านสั้นของพื้นที่ค้นหา โดยมีจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่มุมใดมุมหนึ่งของพื้นที่ค้นหาจนครบพื้นที่ ตามรูปที่ ๙

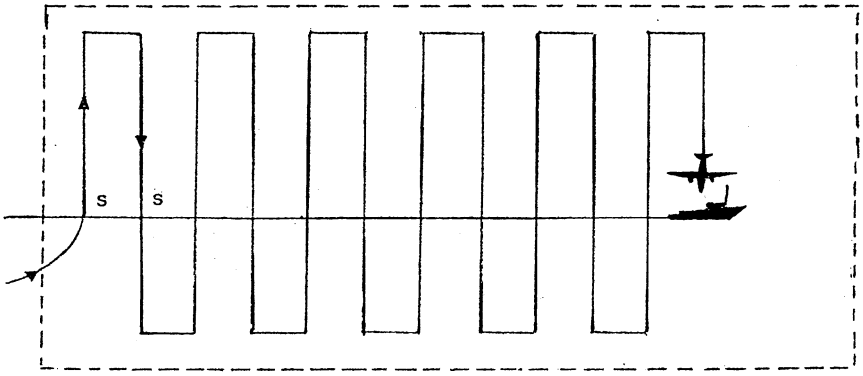
<u>รูปที่ ๙</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping line Single-Unit (CS)

(๕.๒) Creeping Line Multiunit (CM) ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำ หรือมากกว่าบินค้นหา เช่นเดียวกับข้อ (๒.๒) แต่มีข้อที่แตกต่าง คือ บินค้นหาเป็นเส้นตรงขนานตามแนวตั้งด้านสั้นของพื้นที่ค้นหา ตามรูปที่ ๑๐



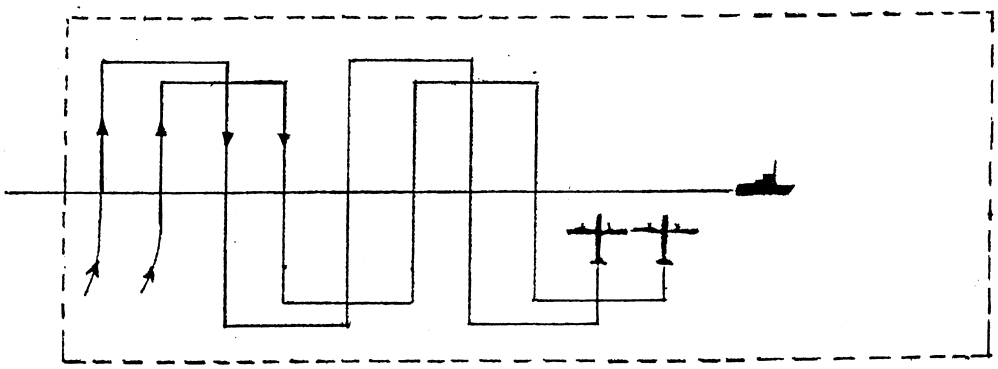
<u>รูปที่ ๑๐</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Multiunit (CM)

(๕.๓) Creeping Line Single-Unit Coordinate (CSC) ใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ และเรือจำนวน ๑ ลำ ร่วมกันปฏิบัติงานค้นหา โดยจะต้องคำนวณวางแผนให้ความเร็วและระยะทางของเครื่องบินสัมพันธ์กับเรือ ให้เครื่องบินผ่าน (Over) เรือทุก ๆ ขาของการบินค้นหา ซึ่งเป็นการช่วยตรวจสอบความถูกต้องในการปฏิบัติงานทั้งของเครื่องบินและเรือ ตามรูปที่ ๑๑



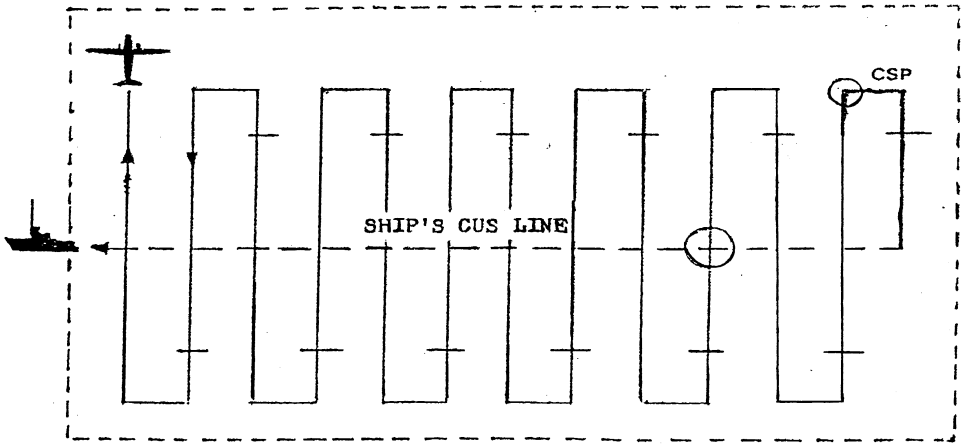
<u>รูปที่ ๑๑</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Single-Unit Coordinate (CSC)

(๕.๔) Creeping Line Multiunit Coordinate (CMC) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาคล้าย ๆ กับข้อ (๕.๓) แต่มีข้อแตกต่าง คือ ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำหรือมากกว่าขึ้นไป บินโดยเครื่องบินนำหัวหน้าชุดจะบินผ่าน (Over) เรือทุก ๆ ขาของการค้นหา ส่วนเครื่องบินลำอื่น ๆ รักษาระยะต่อตามตำแหน่งการบินกับเครื่องบินนำหัวหน้าชุด โดยใช้ Track Spacing คูณด้วยจำนวนเครื่องบินที่ทำการค้นหา ตามรูปที่ ๑๒



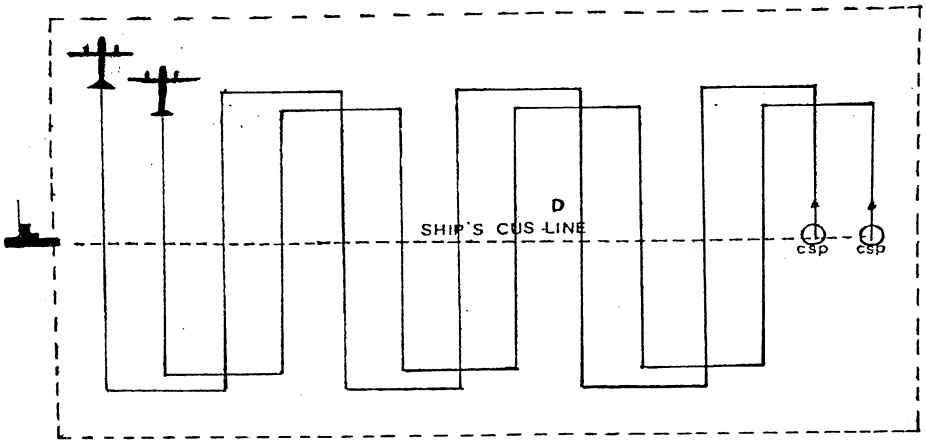
<u>รูปที่ ๑๒</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Multiunit Coordinate (CMC)

(๕.๕) Creeping Line Single-Unit Radar (CSR) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาคล้าย ๆ กับข้อ (๕.๓) แต่มีข้อแตกต่าง คือ เรือค้นหามี Radar ใช้ช่วยเหลือควบคุมวงจรการบินค้นหาของเครื่องบินและสามารถบอกนำทางให้เลี้ยวเข้า Cross Leg ของแต่ละขาบินค้นหาได้ถูกต้องแน่นอน ตามรูปที่ ๑๓



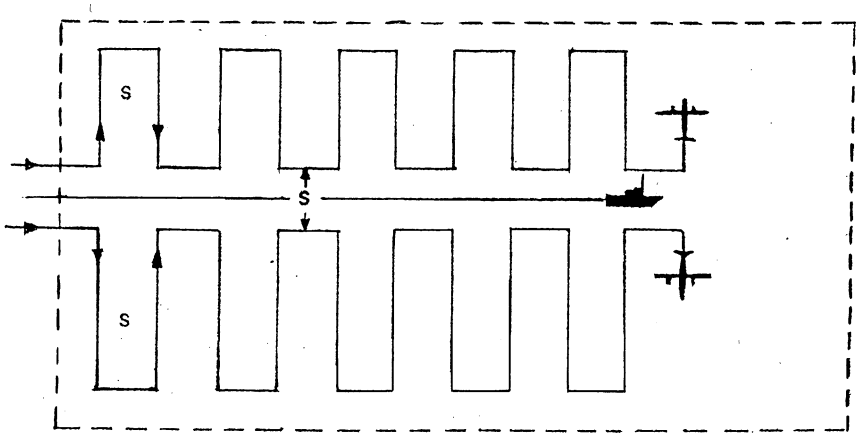
<u>รูปที่ ๑๓</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Single-Unit Radar (CSR)

(๕.๖) Creeping Line Multiunit Radar (CMR) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาคล้าย ๆ กับข้อ (๓.๕) แต่มีข้อแตกต่าง คือ ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำ หรือมากกว่าขึ้นไป ตามรูปที่ ๑๔



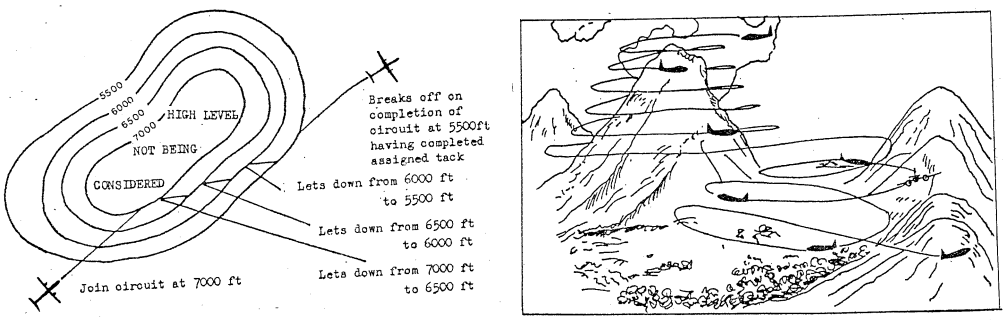
<u>รูปที่ ๑๔</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Multiunit Radar (CMR)

(๕.๗) Creeping Line Multiunit Coordinate Split (CMCS) ใช้เครื่องบินจำนวน ๒ ลำ หรือมากกว่าขึ้นไป และเรือจำนวน ๑ ลำ ร่วมปฏิบัติงานค้นหา โดยจะต้องคำนวณวางแผนให้ความเร็วและระยะทางของเครื่องบินที่ต่างกันสัมพันธ์กับเรือ คือ เรือจะวิ่งค้นหาเป็นเส้นตรงแสดงเขตแนวที่หมายพื้นที่ค้นหาแต่ละพื้นที่ของเครื่องบินที่มีความเร็วต่างกัน ตามรูปที่ ๑๕



<u>รูปที่ ๑๕</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Multiunit Coordinate Split (CMCS)

(๖) แบบภูเขา (Contour Search : OS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาในพื้นที่ภูมิประเทศที่เป็นที่สูง โดยใช้เครื่องบินจำนวน ๑ ลำ บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) เริ่มตั้งแต่ส่วนที่สูงที่สุดของภูเขา ทำการบินค้นหาลดระดับลงมาเป็นวงกลมรอบ ๆ ภูเขา และบินให้ใกล้ชิดทางด้านภูเขาให้มากที่สุดและปลอดภัย เพื่อประโยชน์ในการมองค้นหาเป้าหมาย แต่ละวงรอบของภูเขาใช้ระดับบิน (ระยะสูง) คงที่ และเมื่อบินค้นหาครบรอบแล้วลดระดับบิน (ระยะสูง) ลงมา ๕๐๐–๖๐๐ ฟุต ทำการบินค้นหาในรอบต่อไป เช่นนี้เรื่อย ๆ จนครบพื้นที่ตลอดภูเขา ตามรูปที่ ๒๐



<u>รูปที่ ๒๐</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบภูเขา (Contour Patterns : O)

<u>หมายเหตุ</u> การบินค้นหาแบบนี้มีอันตรายมาก จึงต้องเตรียมตัวและระมัดระวังเป็นพิเศษ คือ

(๑) เจ้าหน้าที่ต้องมีความชำนาญสูง มีประสบการณ์ฝึกบินค้นหาในพื้นที่ที่เป็นที่ราบสูงหรือหุบเขา และรู้วิธีแก้ไขการบินเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน มีการบรรยายสรุปที่ดี รวมทั้งศึกษาแผนที่ภูมิประเทศที่มีมาตราส่วนขนาดใหญ่ที่มีความละเอียดถูกต้องและแน่นอน

(๒) นักบินจะต้องระมัดระวังอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งมีความรู้ว่าพื้นที่ค้นหาบริเวณใดมีอันตรายต่อการบิน เช่น สายไฟฟ้าแรงสูง สายโทรศัพท์ เสาอากาศ และต้นไม้สูง ๆ เป็นต้น

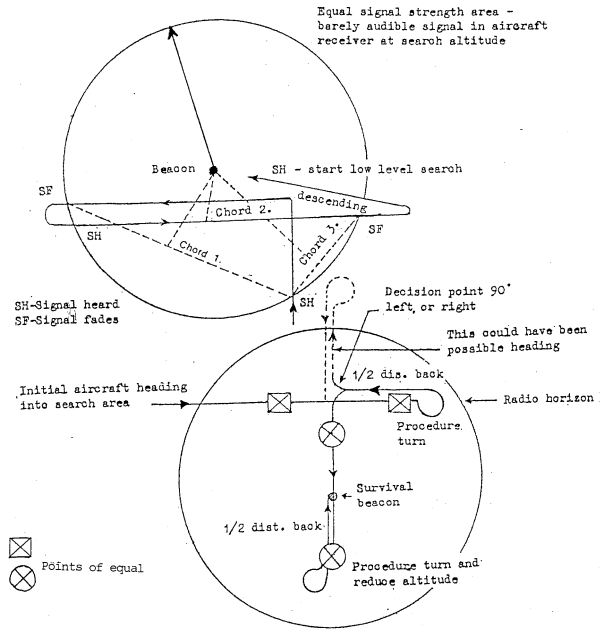
(๓) ลักษณะสภาพอากาศบริเวณพื้นที่ค้นหา ต้องมีสภาพอากาศดี ทัศนวิสัยดี ไม่มีลมกระโชกหรือกระแสลมแปรปรวน

(๔) เครื่องบินค้นหาจะต้องเหมาะสม มีความสามารถในการบินตามพื้นที่ที่เป็นภูเขาได้ บินไต่ระยะสูงได้ดี และเลี้ยวมุมแคบได้ดี

๑.๒ การค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Search Patterns) วิธีนี้ใช้ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากอากาศยานหรือเรือส่งวิทยุสัญญาณอันตราย และใช้เครื่องบินค้นหาที่มีเครื่องรับวิทยุสามารถรับสัญญาณอันตรายได้ ซึ่งมีวิธีปฏิบัติดังนี้

(๑) ทำการบินค้นหาจนถึงบริเวณจุดที่สามารถรับวิทยุสัญญาณอันตรายได้ชัดเจน ปรับแต่งเข็ม Search Meter สำหรับการค้นหาให้ชี้ที่ตำแหน่ง Set แล้วปรับแต่งให้คงที่ไว้ จากนั้นทำการบินตามทิศทางที่สามารถรับวิทยุสัญญาณอันตรายได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น และรักษาทิศทางนั้นไว้ รวมทั้งความเร็วของเครื่องบินให้คงที่ไว้ตลอดการบินค้นหา

(๒) หาตำแหน่งของเครื่องบินค้นหาเมื่อเข็มมิเตอร์ชี้จุดกึ่งกลาง หรือคำนวณหาจุดกึ่งกลางพร้อมลากเส้นตั้งฉากที่จุดกึ่งกลาง รวมทั้งหมด ๓ จุด และ ๓ เส้นให้ตัดกัน จุดที่ตัดกัน คือ จุดตำบลที่ประสบภัย (Distress) ตามรูปที่ ๒๑



<u>รูปที่ ๒๑</u> แสดงลักษณะการค้นหาแบบการค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กโทรนิกส์

๑.๓ การค้นหาในเวลากลางคืน (Night Search Patterns)

(๑) การค้นหาโดยการทิ้งพลุส่องสว่างติดร่ม (Parachute flare Searches) เป็นรูปแบบการค้นหาในเวลากลางคืนโดยใช้เครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์ทิ้งพลุส่องสว่างติดร่ม (Parachute flare) เพื่อให้หน่วยที่ปฏิบัติการค้นหาทางภาคพื้นดินหรือทางอากาศยานได้ใช้แสงสว่างจากพลุส่องแสงสว่างติดร่มเพื่อให้สามารถค้นหาและช่วยเหลือในเวลากลางคืนได้

(๒) การค้นหาโดยใช้อุปกรณ์อินฟราเรด (Search by infrared devices) เป็นรูปแบบการค้นหาในเวลากลางคืน โดยใช้อุปกรณ์อินฟราเรดในการตรวจจับความร้อนของร่างกายหรือวัตถุ การค้นหาทางอากาศจะใช้ความสูงในการค้นหาเริ่มต้น ๗๐ - ๑๕๐ เมตร สำหรับวัตถุขนาดเล็ก เช่นบุคคลที่อยู่ในน้ำ และใช้ความสูงประมาณ ๔๕๐ เมตรสำหรับวัตถุที่ต้องการค้นหาขนาดใหญ่

(๓) การค้นหาโดยใช้กล่องตรวจการณ์ในเวลากลางคืน (Night vision googles) เป็นรูปแบบการค้นหาในเวลากลางคืน โดยสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งบนเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ เรือ โดยมีปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการค้นหา เช่น คุณภาพของกล้อง สภาพแวดล้อม และความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการค้นหา

๑.๔ การค้นหาทางพื้นดิน (Land Search Patterns)

การค้นหาทางพื้นดินโดยทั่วไปจะปฏิบัติการในพื้นที่ที่เป็นป่าทึบ ภูเขา เนื่องจากการค้นหาทางอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รูปแบบในการค้นหาทางพื้นดินโดยทั่งไปจะใช้แบบเส้นขนาน (Parallel Search) โดยใช้รูปแบบการเดินแบบหน้ากระดาน ระยะห่างในการค้นหา (Track Spacing) ควรอยู่ในระยะ ๕-๘ เมตร ในพื้นที่ ๑ ตารางกิโลเมตร และใช้เจ้าหน้าที่ค้นหาประมาณ ๒๐-๒๕ คน โดยใช้เวลาไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงครึ่ง ผู้นำในการค้นหาควรมีแผนที่มาตราส่วนใหญ่ (ขนาด ๑ ต่อ ๕๐,๐๐๐) นอกจากนี้ยังใช้รูปแบบการค้นหาแบบภูเขา (Contour Search) โดยดัดแปลงรูปแบบการค้นหาแบบเส้นขนาน (Parallel Search) ใช้ในการค้นหา

๒. ระยะสูงการบินค้นหา (Recommended Search Heights)

ระยะสูงการบินค้นหาตามตารางข้างล่างนี้เป็นเพียงข้อเสนอแนะเท่านั้น ซึ่งนักบินผู้ปฏิบัติงานบินค้นหาจะใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาและตัดสินใจตามความเหมาะสมของสภาพลักษณะของอากาศและพื้นที่ค้นหา

เป้าหมายค้นหา	ปฏิบัติงานค้นหา	ระยะสูง
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเล ไม่มีแพช่วยชีวิต (แพยาง ชูชีพ หรือแพช่วยชีวิตอื่น ๆ) และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ	กลางวัน	๐ – ๕๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนแพช่วยชีวิต ไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	๘๐๐ – ๑,๕๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนเรือขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ ไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	๑,๐๐๐ – ๔,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมี DYE MARKER วัตถุเคมีซึ่งทำให้น้ำทะเลเปลี่ยนเป็นสีที่สะดุดตา ง่ายต่อการค้นหา และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางวัน	๑,๐๐๐ – ๒,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมีพลุสัญญาณแสงสว่าง หรือกระจกสัญญาณขอความช่วยเหลือ และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางวัน	๑,๐๐๐ – ๓,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมีพลุสัญญาณแสงสว่าง หรือเครื่องมือส่งสัญญาณแสงสว่างอื่น ๆ และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางคืน (และกลางวันเฉพาะผู้รอดชีวิตมีพลุสัญญาณแสงสว่าง)	๑,๕๐๐ – ๕,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมี Radar Reflector และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางวันหรือกลางคืน	๑,๐๐๐ – ๕,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนเรือขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ มี Radar Search	กลางวันหรือกลางคืน	นักบินเป็นผู้พิจารณาระยะความสูงตามความเหมาะสมของสภาพลักษณะอากาศในทะเล และชนิดคุณสมบัติของ Radar Search
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดินหรือลอยคออยู่ในทะเล โดยมีวิทยุแจ้งตำบลที่ประสบภัย	กลางวันหรือกลางคืน	นักบินเป็นผู้พิจารณาระยะความสูงตามความเหมาะสมของสภาพลักษณะอากาศในทะเลและชนิดคุณสมบัติของเครื่องบินค้นหา
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดิน มีภูมิประเทศเป็นที่ราบ ทุ่งนาหรือลักษณะป่าโปร่ง และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	เหนือระดับพื้น ๑,๐๐๐ ฟุต
	กลางคืน	เหนือระดับพื้น ๒,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดิน มีภูมิประเทศเป็นที่ราบ ลักษณะป่าทึบและทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	เหนือระดับพื้น ๕๐๐ ฟุต
	กลางคืน	เหนือระดับพื้น ๒,๐๐๐ ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดิน มีภูมิประเทศเป็นภูเขา และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	เหนือระดับพื้น ๕๐๐–๑,๐๐๐ ฟุต
	กลางคืน	เหนือระดับพื้น ๒,๐๐๐ ฟุต

ที่มา : Australian Search and Rescue ๑๙๗๓.

ผนวก ข
เขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
(Search and Rescue Region หรือ SRR)

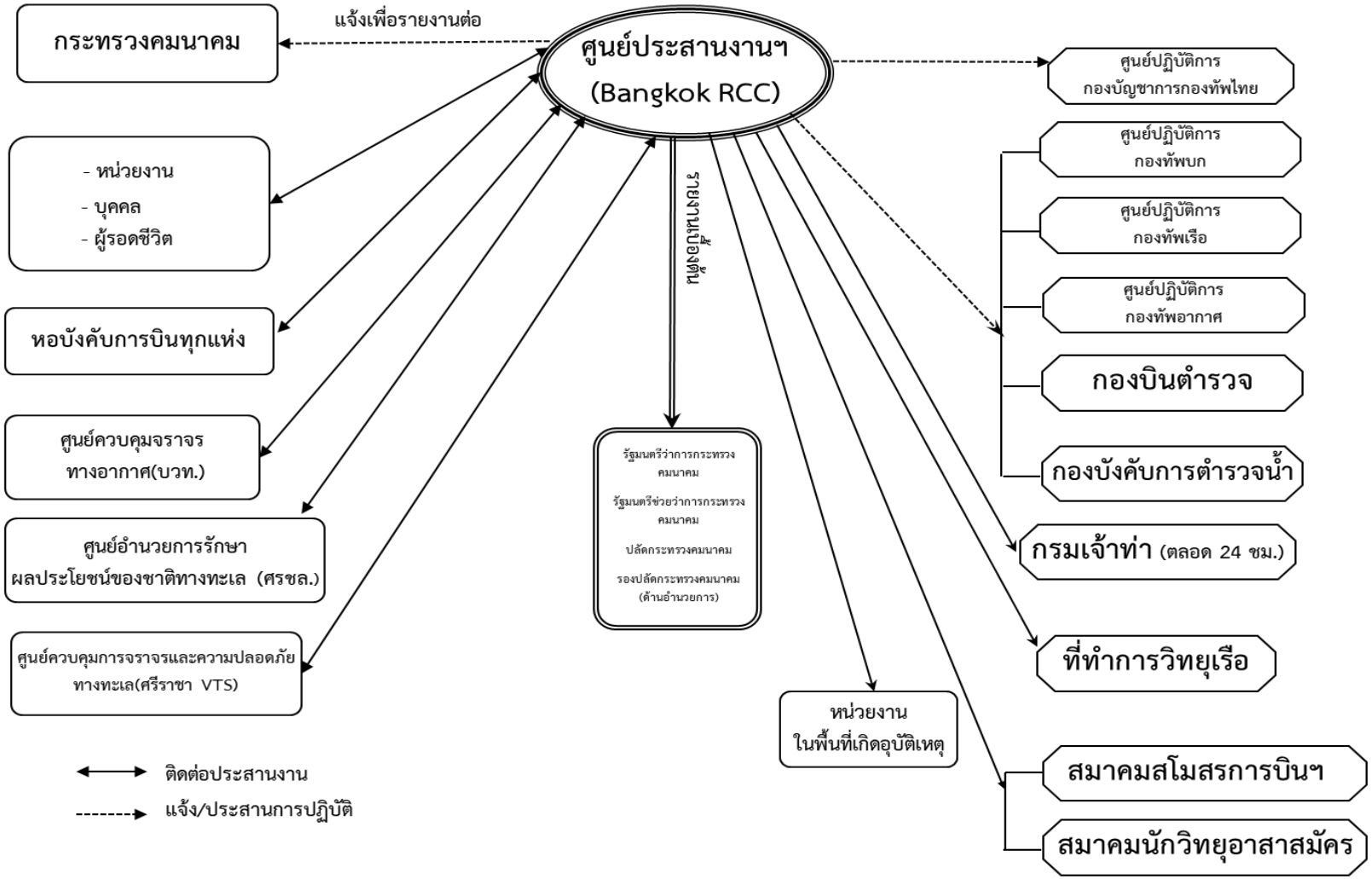
THAILAND AND ADJACENT SEARCH AND RESCUE REGIONS CHART

เขตการค้นหาและช่วยชีวิต (Search and Rescue Region_SRR)

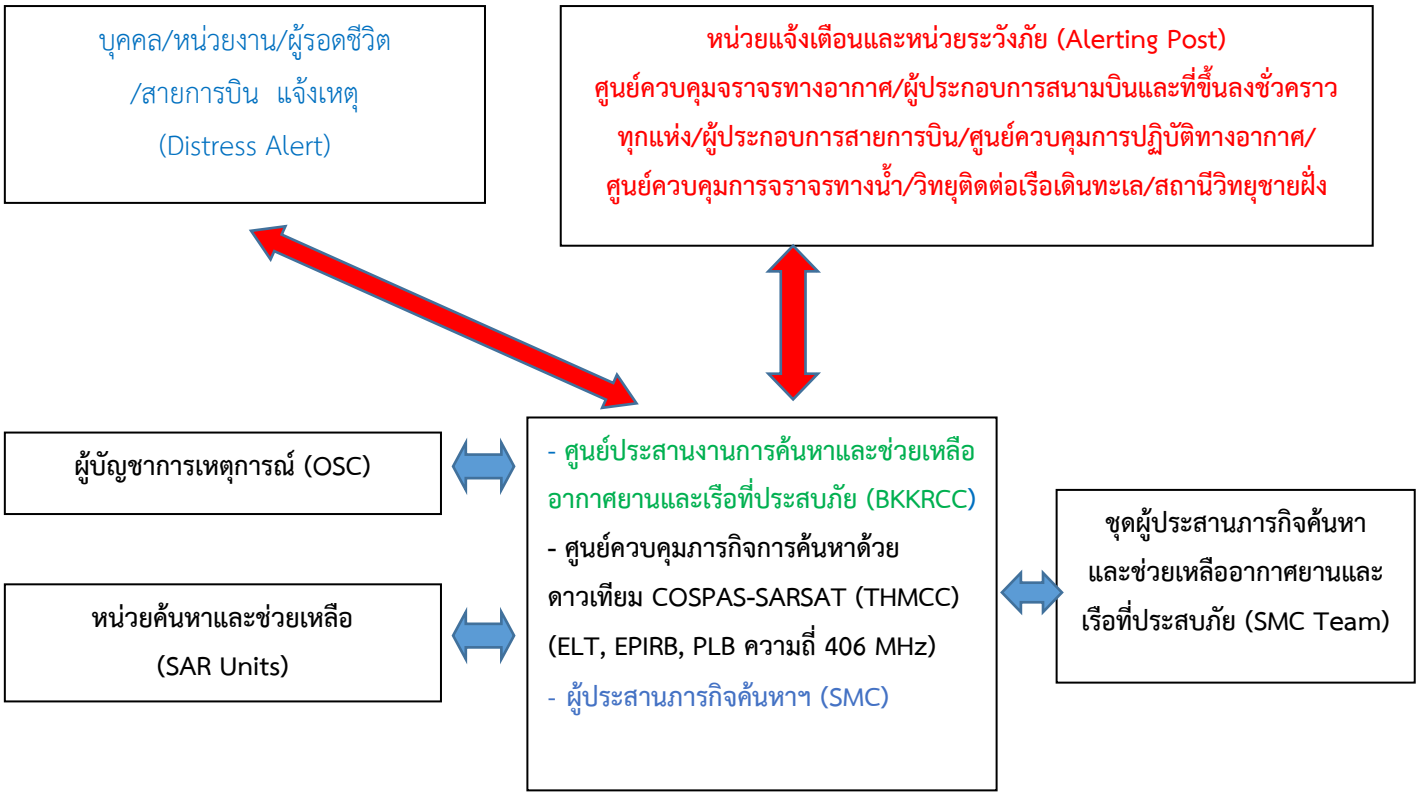
หมายเหตุ - อยู่ในระหว่างการประชุมเพื่อกำหนดเขตรับผิดชอบของประเทศที่มีอาณาเขตติดกัน

ผนวก ค

แผนผังการรายงานประสานงานกรณีอากาศยานและเรือประสบภัย



อนุผนวก ๑ ประกอบผนวก ค
แผนผังการประสานงาน กรณีค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย



อนุผนวก ๒ ประกอบผนวก ค
หมายเลขโทรศัพท์การประสานงาน กรณีค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย

หน่วยงาน	สายด่วน	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์โทรสาร	อีเมล์
ศูนย์บัญชาการ กองบัญชาการทางทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย		๐๒ ๕๗๕ ๐๘๓๓		
ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก		๐๒ ๒๘๐ ๒๔๙๙, ๐๒ ๒๙๗ ๗๓๒๐	๐๒ ๒๙๗ ๗๓๒๐	
ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ		๐๒ ๔๗๕ ๕๕๑๑, ๐๒ ๔๗๕ ๔๕๒๑	๐๒ ๔๗๕ ๔๖๐๘, ๐๒ ๔๗๕ ๔๑๑๙	
ศูนย์ปฏิบัติการ กองทัพอากาศ (ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองทัพอากาศ)		๐๒ ๕๓๔ ๔๒๓๒	๐๒ ๕๓๔ ๑๘๗๔	
ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กองบังคับการตำรวจน้ำ)		๐๒ ๓๙๔ ๑๙๖๒, ๐๒ ๓๘๔ ๒๓๔๒	๐๒ ๓๙๔ ๑๙๖๒, ๐๒ ๓๘๔ ๕๘๐๘	
กองบินตำรวจ		๐๒ ๕๑๐ ๔๓๘๑	๐๒ ๕๐๙ ๑๕๒๐	
กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)	๑๗๘๔	๐๒ ๖๓๗ ๓๐๐๐	๐๒ ๒๔๑ ๗๔๕๐, ๐๒ ๒๔๑ ๔๖๒๐	
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมฝนหลวงและการบินเกษตร)		๐๒ ๒๘๑ ๒๙๒๖	๐๒ ๒๘๑ ๒๙๒๖	
กรมประมง		๐๒ ๒๑๑ ๒๐๕๗, ๐๒ ๓๙๕ ๐๓๓๐	๐๒ ๒๑๑ ๒๐๕๗, ๐๒ ๓๙๕ ๐๓๓๐๕	
กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า : Sriracha VTS)		๐๓๘ ๔๙๕ ๑๖๑-๒	๐๓๘ ๔๙๕ ๑๖๓, ๐๙๐ ๘๙๒ ๖๓๓๖	
ศูนย์ยุทธการ ศรชล.	๑๖๙๖	๐๒ ๔๗๕ ๔๕๓๒, ๐๒ ๔๗๕ ๔๕๕๔	๐๒ ๔๗๕ ๔๕๗๗	
ศูนย์ยุทธการ ศรชล.ภาค ๑ (อ่าวไทยตอนบน)		๐๓๘ ๔๓๘ ๐๐๘	๐๓๘ ๔๓๘ ๐๐๘	
ศูนย์ยุทธการ ศรชล.ภาค ๒ (อ่าวไทยตอนล่าง)		๐๗๔ ๓๒๕ ๘๐๔-๕	๐๗๔ ๓๒๕ ๘๐๔-๕	
ศูนย์ยุทธการ ศรชล.ภาค ๓ (ทะเลอันดามัน)		๐๗๖ ๓๙๑ ๕๙๘	๐๗๖ ๓๙๑ ๕๙๘	
กรมเจ้าท่า	๑๑๙๙	๐๒-๒๓๓ ๑๓๑๑, ๐๙๐ ๘๙๒๖๓๓๖, ๐๓๘ ๔๙๕๑๖๑-๓		

หน่วยงาน	สายด่วน	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์โทรสาร	อีเมล์
ศปก.ทร.	๑๖๙๖	๐๓๘ ๔๙๕๑๖๑-๓, ๐๓๘ ๔๙๑๗๘๕		
ตำรวจน้ำ		๐๒-๓๘๔-๒๓๔๒	๐๒-๓๙๔-๑๙๖๒	tmrp@police.go.th
สมาคมนักวิทยุอาสาสมัคร		๐๙๘ ๘๓๒ ๒๕๒๒, ๐๒ ๔๐๘ ๗๙๘๕	๐๒ ๐๔๙ ๘๔๔๙	
สมาคมสโมสรการบินฯ		๐๓๘ ๗๗๗ ๓๔๘		
ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล (Sriracha VTS)		๐๓๘ ๔๙๕ ๑๖๑-๒ ๐๙๐ ๘๙๒ ๖๓๓๖	๐๓๘ ๔๙๕ ๑๖๓	srirachavts@hotmail.com
กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		๐๒ ๒๗๘๘ ๘๖๕๖-๘	๐๒ ๒๗๘ ๘๖๗๓	
กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช		๐ ๒๕๖๑ ๐๗๗๗	๐ ๒๕๗๙ ๖๖๖๖	
กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง		๐ ๒๑๔๑ ๖๓๐๐	๐ ๒๑๔๓ ๙๒๔๒	

ผนวก ง
ช่องทางการสื่อสารของหน่วยรับข่าว

หน่วยรับข่าว	ติดต่อทาง	หมายเหตุ
ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ทางอากาศยานและเรือที่ประสบภัย)	๑. โทรศัพท์ ๐๒-๒๘๖ ๐๕๐๖, ๐๒-๒๘๖ ๐๕๙๔ โทรสาร ๐๒-๒๘๗ ๓๑๘๖ AFTN : VTBAYCYX E-mail : bkkrcc@mot.go.th bkkrcc@yahoo.com ๒. ดาวเทียม COSPAS-SARSAT (ELT, EPIRB, PLB) ความถี่ 406 MHz ๓. ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม สายด่วน ๑๓๕๖	
กรมท่าอากาศยาน (ทางอากาศยานที่ประสบภัย)	ผ่านท่าอากาศยานต่าง ๆ ของกรมท่าอากาศยาน - ท่าอากาศยานลำปาง - ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน - ท่าอากาศยานแพร่ - ท่าอากาศยานน่าน - ท่าอากาศยานพิษณุโลก - ท่าอากาศยานตาก - ท่าอากาศยานแม่สอด - ท่าอากาศยานหัวหิน - ท่าอากาศยานอุบลราชธานี - ท่าอากาศยานอุดรธานี - ท่าอากาศยานเลย - ท่าอากาศยานขอนแก่น - ท่าอากาศยานสกลนคร - ท่าอากาศยานนครพนม - ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - ท่าอากาศยานตรัง - ท่าอากาศปัตตานี - ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช - ท่าอากาศยานนราธิวาส - ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - ท่าอากาศยานนครราชสีมา - ท่าอากาศยานระนอง - ท่าอากาศยานชุมพร	โทรศัพท์ ๐๕๔-๒๒๖ ๒๕๘ ๐๕๓-๖๑๒ ๐๓๗ ๐๕๔-๕๒๒ ๗๐๖ ๐๕๔-๗๗๑ ๖๕๐ ๐๕๕-๓๐๑ ๐๐๕ ๐๕๕-๕๑๒ ๖๐๓ ๐๕๕-๕๔๔ ๖๑๓ ๐๓๒-๕๒๐ ๑๘๑ ๐๔๕-๒๔๔ ๐๗๓ ๐๔๒-๒๔๖ ๖๖๒ ๐๔๒-๘๑๑ ๐๙๙ ๐๔๓-๒๓๙ ๙๒๑ ๐๔๒-๗๑๒ ๖๐๒ ๐๔๒-๕๑๓ ๒๖๕ ๐๗๗-๒๕๓ ๕๐๑ ๐๗๕-๒๑๑ ๑๕๐ ๐๗๓-๔๓๗ ๐๒๓ ๐๗๕-๓๖๙ ๕๔๐ ๐๗๓-๕๖๕ ๑๑๑ ๐๔๔-๕๘๐ ๐๗๗ ๐๔๔-๒๕๕ ๘๙๕ ๐๗๗-๘๔๐ ๒๓๖ ๐๗๗-๕๙๑ ๒๗๑

หน่วยรับข่าว	ติดต่อทาง	หมายเหตุ
	- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - ท่าอากาศยานกระบี่ - ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	๐๔๓-๕๑๘ ๒๕๔ ๐๗๕-๖๓๓ ๕๔๖ ๐๕๖-๗๐๔ ๓๐๑
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทางอากาศยานที่ประสบภัย)	ผ่านท่าอากาศยานต่าง ๆ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยานดอนเมือง - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย - ท่าอากาศยานภูเก็ต - ท่าอากาศยานหาดใหญ่	โทรศัพท์ ๐๒ ๑๓๒ ๑๘๘๘ ๐๒ ๕๓๕ ๑๑๙๒ ๐๕๓-๙๒๒ ๐๐๐ ๐๕๓ ๗๙๘ ๐๐๐ ๐๗๖-๓๕๑ ๑๒๒ ๐๗๔- ๒๒๗ ๐๐๐
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ทางอากาศยานที่ประสบภัย)	ผ่านสนามบินต่าง ๆ ของบริษัท บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - สนามบินสุโขทัย - สนามบินตราด - สนามบินสมุย	โทรศัพท์ ๐๕๕-๖๔๗ ๒๒๕ ๐๓๙-๕๒๕ ๗๗๗ ๐๗๗-๔๒๘ ๕๐๐
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (ทางอากาศยานที่ประสบภัย)	โทรศัพท์ ๐๒-๒๘๕ ๙๐๖๑, ๐๒-๕๓๑ ๕๙๙๐ โทรสาร ๐๒-๕๒๓ ๐๓๔๐	
ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ กองทัพอากาศ (ทางอากาศยานที่ประสบภัย)	โทรศัพท์ ๐๒ ๕๓๔ ๔๒๓๒ โทรสาร ๐๒ ๕๓๔ ๑๘๗๔	
ศูนย์ควบคุมความปลอดภัยทางอากาศ กองทัพอากาศ (ทางอากาศยานที่ประสบภัย)	โทรศัพท์ ๐๒-๕๓๑ ๒๙๖๓, ๐๒-๕๓๑ ๒๐๖๖ โทรสาร ๐๒-๕๒๓ ๐๓๔๐	

หน่วยรับข่าว	ติดต่อทาง	หมายเหตุ
ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ทางเรือที่ประสบภัย)	โทรศัพท์ ๐๒-๒๓๓ ๑๓๑๑ ๐๓๘ ๔๐๐ ๒๗๐-๑, ๐๘๓ ๙๙๘ ๕๙๗ สายด่วน กรมเจ้าท่า ๑๑๙๙ โทรสาร ๐๒-๒๓๘ ๓๐๑๗ ความถี่วิทยุ VHF Marine Band: ช่อง 16 ความถี่ 156.800 MHz. VHF Marine Band ช่อง 71 ความถี่ 156.575 MHz. VHF Marine Band: ช่อง 73 ความถี่ 156.675 MHz.	
วิทยุติดต่อเรือเดินทะเล (Bangkok Radio) บริษัท กสท. โทรคมนาคม (จำกัด) (มหาชน) (ทางเรือที่ประสบภัย)	โทรศัพท์ 02-104 7014, 02-104 7028 โทรสาร 02-104 7404 E-mail : bangkokradio@cattelecom.com ความถี่ระบบวิทยุโทรศัพท์ (RT) Radio Telephony ย่าน VHF ช่อง 16 ความถี่ 156.525 MHz. (RT) ย่าน MF ความถี่ 2187.5 KHz. (RT) ย่าน HF ความถี่ 4125.0 KHz. (RT) 6215.0 KHz. (RT) 8291.0 KHz. (RT), 12577.0 KHz. (RT) 16804.5 KHz. (RT) ช่องระบบวิทยุ DSC (Digital Selective Calling) ย่าน VHF ช่อง 70 ความถี่ 156.800 MHz. (DSC) ย่าน MF ความถี่ 2187.5 KHz. (DSC) ย่าน HF ความถี่ 4207.5 KHz. (DSC) 6312.0KHz. (DSC) 8414.5 KHz. (DSC), 12577.0 KHz. (DSC) 16804.5KHz. (DSC) ซึ่งระบบวิทยุ NAVTEX ย่าน MF ความถี่ 518 KHz.	

ผนวก จ

แบบแจ้งอากาศยานประสบเหตุ

วัน เวลา ที่เกิดเหตุ ..... แบบอากาศยาน .....
เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน ..... เจ้าของอากาศยาน .....
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ .....

<u>ข้อมูลการปฏิบัติการบิน</u>

การบินพาณิชย์ ☐ แบบประจำ ☐ แบบไม่ประจำ ☐ รับขนคนโดยสาร ☐ รับขนสินค้า
☐ อื่น ๆ โปรดระบุ .....

การบินทั่วไป ☐ ฝึกบิน ☐ ในพื้นที่ ☐ ทดลองบิน ☐ ทิ้งร่มอากาศ
☐ อื่น ๆ โปรดระบุ .....

เที่ยวบินที่ ..... ทำการบินจาก ..... เพื่อไปยัง .....

<u>ข้อมูลเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสาร</u>

ชื่อ-นามสกุล นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ..... สัญชาติ .....
ชื่อ-นามสกุล นักบินผู้ช่วย ..... สัญชาติ .....
จำนวนลูกเรือ ..... คน สัญชาติ .....
จำนวนผู้โดยสาร ..... คน สัญชาติ .....

<u>ข้อมูลจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต</u>

	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน	ผู้โดยสาร	อื่น ๆ	กรณียังไม่สามารถระบุได้
เสียชีวิต				
บาดเจ็บสาหัส				
บาดเจ็บเล็กน้อย				
ไม่บาดเจ็บ				

<u>ข้อมูลการเกิดเหตุ</u>

ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ☐ วิ่งขึ้น ☐ ทำการบิน ☐ ลงจอด ☐ อื่น ๆ โปรดระบุ.....
ลักษณะของการเกิดเหตุ .....
.....

<u>ข้อมูลความเสียหาย</u>

ระดับความเสียหายของอากาศยาน ☐ ขั้นจำหน่าย ☐ มาก ☐ เล็กน้อย ☐ ไม่เสียหาย
ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน .....
.....

<u>ตำแหน่ง/พิกัดทางภูมิศาสตร์</u> .....
<u>การช่วยเหลือเบื้องต้น</u> .....
.....

<u>สินค้าอันตรายที่มีอยู่บนอากาศยาน</u> (โปรดระบุ Shipping Name, UN Number, จำนวน/ปริมาณ,อื่น ๆ)
.....

<u>ข้อมูลผู้แจ้ง</u>

ชื่อ-นามสกุล ..... หมายเลขโทรศัพท์/โทรสาร .....

ผนวก ฉ

แบบแจ้งเรือประสบเหตุ

ศูนย์ประสานงานฯ ขอรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับเรือประสบเหตุตามข้อมูลที่ได้รับดังนี้:

วัน เวลา ที่เกิดเหตุ .....

ชื่อเรือ.....สัญชาติ.....ทะเบียน.....

หมายเลข IMO.....MMSI .....ระวางขับน้ำ.....ตัน

เจ้าของ / ผู้ดำเนินการเดินเรือ.....

ผู้ควบคุมการเดินเรือ.....จำนวนลูกเรือ/ผู้โดยสาร.....คน

ผู้เสียชีวิต..... ราย บาดเจ็บสาหัส ..... ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ..... ราย

เส้นทางการเดินเรือ.....

ประเภทเรือ.....(โดยสาร, สินค้า, บรรทุกน้ำมัน, ประมง, อื่น ๆ)

ลักษณะของการประสบภัย.....

.....

.....

ตำบล / จุดพิกัดที่เกิดเหตุ.....

ความเสียหายของเรือ.....

.....

.....

การช่วยเหลือเบื้องต้น .....

.....

.....

ข้อมูลอื่น ๆ.....

.....

.....

.....

รายงานนี้ได้รับแจ้งจาก.....

หมายเลขโทรศัพท์/Email Address.....

เมื่อ วัน เวลา.....

ผนวก ช
แบบฟอร์มกระดาษเขียนข่าว
(ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย)

บันทึกการรับ – ส่งข่าววิทยุ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	
ที่ข่าว..... ลักษณะข่าว..... วันที่.....	ที่หนังสือ..... วันที่ส่ง..... เรื่อง.....
ถึง/เรียน/กราบเรียน..... ตำแหน่ง ..... สังกัด.....	จาก..... ตำแหน่ง..... สังกัด.....
ข้อความข่าว	

ผู้อนุมัติให้ส่งข่าว	พนักงานส่งข่าว	พนักงานรับข่าว
..... ตำแหน่ง.....	..... เวลา.....	..... เวลา.....

ผนวก ซ
มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
รับที่ 00131 ๒๕๒๑
วันที่ ๕ ก.พ. ๒๕๒๑ เวลา 15.45 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๗/๙
วันที่ ๙ ก.พ. ๒๕๒๑ เวลา ๑๕.๓๐

ด่วนมาก

ที่ นรร.๑๑๐๙/ 51

-4 ก.พ. 2521 ขันวาคม

เรื่อง การจัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ

กราบเรียน ท่าน นายกรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร. ๑๑๐๒/๑๕๓ ลงวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๑๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เอกสารองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ จำนวน ๕๐ ชุด

๒. เอกสารความตกลงว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน - เรือ ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๒๐ จำนวน ๔๐ ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๑๙ ให้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาจัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางเครื่องบินและทางเรือได้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (ฝ่ายวิชาการ) เป็นประธานกรรมการ และกรรมการอื่นอีก ๑๕ ท่าน นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการพิจารณาจัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางเครื่องบินและทางเรือ ได้ดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยได้ดำเนินการและมีข้อเสนอแนะให้จัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติขึ้น โดย

๑. ให้จัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางอากาศยานและทางเรือขึ้นที่กรมการบินพาณิชย์

๒. ได้จัดทำเอกสารความตกลงว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน - เรือ ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๒๐ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือต่อไป

๓. ให้แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารในรายการสิ่งที่ส่งมาด้วย

/ กระทรวง .....

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้วเห็นว่า งานด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางอากาศยานและทางเรือเป็นงานที่มีความสำคัญเร่งด่วน เพราะจะเป็นการสนับสนุนการเดินอากาศและการเดินเรือของประเทศ ทำให้ผู้ประสบภัยอันตรายมีความหวังที่จะได้รับความช่วยเหลือให้รอดชีวิตได้ แต่ขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ จึงทำให้การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางอากาศยานและทางเรือ เป็นไปด้วยความยากลำบาก นอกจากนั้น ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล จึงมีภาระผูกพันอันสำคัญประการหนึ่ง ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตทางทะเล คือ การจัดให้มีกระบวนการค้นหาอากาศยานและเรือประสบภัย และช่วยเหลือผู้รอดชีวิตที่ประสบอุบัติเหตุจากยานดังกล่าว อีกทั้งรัฐมีหน้าที่คุ้มครองป้องกันความปลอดภัยของชีวิตและสวัสดิภาพของประชาชน กระทรวงคมนาคมจึงใคร่ขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้จัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติขึ้น โดย

๑. ให้จัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางอากาศยานและทางเรือขึ้นที่กรมการบินพาณิชย์

๒. ให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน - เรือ ประสบภัย พ.ศ. ๒๕๒๐

๓. ให้แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ ซึ่งประกอบด้วย

๑.	อธิบดีกรมการบินพาณิชย์	เป็นประธาน (โดยตำแหน่ง)
๒.	ผู้แทนกองทัพอากาศ	เป็นรองประธาน
๓.	ผู้แทนกรมเจ้าท่า	เป็นกรรมการ
๔.	ผู้แทนกรมไปรษณีย์โทรเลข	เป็นกรรมการ
๕.	ผู้แทนการสื่อสารแห่งประเทศไทย	เป็นกรรมการ
๖.	ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา	เป็นกรรมการ
๗.	ผู้แทนกองทัพบก	เป็นกรรมการ
๘.	ผู้แทนกองทัพเรือ	เป็นกรรมการ
๙.	ผู้แทนกรมตำรวจ	เป็นกรรมการ
๑๐.	ผู้แทนกรมการปกครอง	เป็นกรรมการ
๑๑.	ผู้แทนกรมป่าไม้	เป็นกรรมการ
๑๒.	ผู้แทนกรมประมง	เป็นกรรมการ
๑๓.	ผู้แทนบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เป็นกรรมการ
๑๔.	ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ	เป็นกรรมการ

๑๕. ผู้แทนสำนักงบประมาณ เป็นกรรมการ

๑๖. ผู้อำนวยการกองความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการบินพาณิชย์ เป็นกรรมการและเลขานุการ

๑๗. หัวหน้างานค้นหาและสอบสวนอากาศยานประสบภัย กรมการบินพาณิชย์ เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยให้มีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

(๑) เจรจาทำความตกลงร่วมด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลือ

(๒) ตกลงใช้ความถี่คลื่นวิทยุสำหรับติดต่อสื่อสารภายในข่ายงานค้นหาและช่วยเหลือ

(๓) ประเมินผลการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลือเพื่อปรับปรุงและแก้ไขข้อบกพร่องจากผลการปฏิบัติการนั้น ๆ

(๔) จัดทำคู่มือสำหรับการค้นหาและช่วยเหลือ

(๕) พิจารณาเกี่ยวกับการเจรจาทำความตกลงกับต่างประเทศในเรื่องความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการค้นหาอากาศยานและเรือประสบภัย และช่วยเหลือผู้รอดชีวิตที่ประสบอุบัติเหตุจากยานดังกล่าว

(๖) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

ข้อนึ่ง เนื่องจากคณะกรรมการคณะนี้จะต้องประสานงานกับกระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่า สมควรที่จะได้รับการแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี

๔. ยุบเลิกคณะกรรมการพิจารณาจัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางเครื่องบินและทางเรือ เพราะได้ปฏิบัติภารกิจเสร็จสิ้นแล้ว

จึงความเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วยก็เป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ขอแสดง

(สุรกิจ มัยลาภ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง.

ทร. ๒๘๑๔๑๔๑

ผนวก ฌ
มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

รปค.(อร.) 85A
วันที่ 5 ก.พ.59
เวลา 11.0A

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 2514
วันที่ 3 ก.พ. 59
เวลา 16.32

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/ ว ๗๒๕

ศรด

ทก. ๖๘๒ /๘ ก.พ. ๕๙/๙.๕๘ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
เลขรับที่ 147
วันที่ 10 ก.พ. 59
เวลา 08.41 น.

๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

เรื่อง การขอปรับปรุงแก้ไของค์ประกอบของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

รวค. ๗๖๓
วันที่ ๙ ก.พ. ๕๙
เวลา ๑๔.๐๑

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 1030
วันที่ 3 ก.พ. 59
เวลา 16.37

(๑) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๑/๔๘ ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

ตามที่ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ให้มีความถูกต้องครบถ้วน สมบูรณ์ และเป็นปัจจุบัน โดยมีองค์ประกอบ รวม ๒๘ คน สำหรับอำนาจหน้าที่คงเดิม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินทราบด้วยแล้ว

(๔) สำเนาถูกต้อง

ส่ง กสย.

(นางสาวดวงพร เปรมชื่น)
หัวหน้างานประสาน ปคร.
และภารกิจพิเศษ / ๙ ก.พ. ๕๙

ขอแสดงความนับถือ

(นายปัญญาพล ศรีแสงแก้ว)
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(๓) เรียน ผอก. และ หชย.
เพื่อทราบ และดำเนินการต่อไป

(นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ)
รปค. (อร)
๙ ก.พ. ๕๙

(๕) เรียน รปค.(อร.)
เพื่อโปรดทราบ ก่อนแจ้งให้ กก.สปค.๑
เพื่อทราบ และพิจารณาดำเนินการต่อไป.

(นางสาวขวัญชัย หิรัญญะสิริ)
หชก.รก.ผอก. ๙ ก.พ. ๕๙

(นายอารักษ์ โพธิหัต)
ผรศ.
๕ ก.พ. ๕๙

(นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์)
หน.สรค
๕ ก.พ. ๕๙

สำนักพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๔๔๔ (กัลยา)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖
www.soc.go.th

๕ ก.พ.๕๙

ลำดับที่	ชื่อคณะกรรมการ /องค์ประกอบ/อำนาจหน้าที่ (เดิม)	องค์ประกอบ /อำนาจหน้าที่ (ขอปรับปรุงใหม่)	ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง	หมายเหตุ
๒	<u>คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย</u> <u>องค์ประกอบ</u> ๑. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) ประธานกรรมการ ๒. อธิบดีกรมการบินพลเรือน รองประธานกรรมการ ๓. อธิบดีกรมเจ้าท่า รองประธานกรรมการ ๔. ผู้แทนกองบัญชาการกองทัพไทย กรรมการ ๕. ผู้แทนกองทัพบก กรรมการ ๖. ผู้แทนกองทัพเรือ กรรมการ ๗. ผู้แทนกองทัพอากาศ กรรมการ ๘. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรรมการ ๙. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ กรรมการ ๑๐. ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข กรรมการ ๑๑. ผู้แทนกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรรมการ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรรมการ ๑๒. ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา กรรมการ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ๑๓. ผู้แทนกรมการปกครอง กรรมการ กระทรวงมหาดไทย ๑๔. ผู้แทนกรมศุลกากร กรรมการ กระทรวงการคลัง ๑๕. ผู้แทนกรมประมง กรรมการ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	<u>องค์ประกอบ</u> ๑. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) ประธานกรรมการ ๒. อธิบดีกรมท่าอากาศยาน รองประธานกรรมการ ๓. อธิบดีกรมเจ้าท่า รองประธานกรรมการ ๔. ผู้แทนกองบัญชาการกองทัพไทย กรรมการ ๕. ผู้แทนกองทัพบก กรรมการ ๖. ผู้แทนกองทัพเรือ กรรมการ ๗. ผู้แทนกองทัพอากาศ กรรมการ ๘. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรรมการ ๙. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ กรรมการ ๑๐. ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข กรรมการ ๑๑. ผู้แทนกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรรมการ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ๑๒. ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา กรรมการ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ๑๓. ผู้แทนกรมการปกครอง กรรมการ กระทรวงมหาดไทย ๑๔. ผู้แทนกรมศุลกากร กรรมการ กระทรวงการคลัง ๑๕. ผู้แทนกรมประมง กรรมการ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ปรับปรุงองค์ประกอบ (๑) (๒)

ลำดับที่	ชื่อคณะกรรมการ /องค์ประกอบ/อำนาจหน้าที่ (เดิม)		องค์ประกอบ /อำนาจหน้าที่ (ขอปรับปรุงใหม่)		ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง	หมายเหตุ
					สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ปรับปรุงองค์ประกอบ
	๑๖. ผู้แทนกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ	๑๖. ผู้แทนกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ		
	๑๗. ผู้แทนสำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ	๑๗. ผู้แทนสำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ		
	๑๘. ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ	๑๘. ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ		
	๑๙. ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	กรรมการ	๑๙. ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	กรรมการ		
	๒๐. ผู้แทน บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กรรมการ	๒๐. ผู้แทน บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กรรมการ		
	๒๑. ผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการ	๒๑. ผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการ		
	๒๒. ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการ	๒๒. ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการ		
	๒๓. ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	กรรมการ	๒๓. ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	กรรมการ		
	๒๔. ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการบิน กรมการบินพลเรือน	กรรมการและเลขานุการ	๒๔. ผู้แทนบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	กรรมการ		(๓)
	๒๕. นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย กรมการบินพลเรือน	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	๒๕. ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ		(๔)
	๒๖. ผู้แทนสำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	๒๖. ผู้แทนสำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ		
	๒๗. ผู้แทนกรมเจ้าท่า	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	๒๗. หัวหน้ากลุ่มงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการและเลขานุการ		(๕)
			๒๘. ผู้แทนกรมเจ้าท่า	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ		

ลำดับที่	ชื่อคณะกรรมการ /องค์ประกอบ/อำนาจหน้าที่ (เดิม)	องค์ประกอบ /อำนาจหน้าที่ (ขอปรับปรุงใหม่)	สำนักราชการเจ้าของเรื่อง	หมายเหตุ
	<u>อำนาจหน้าที่</u> ๑. กำหนดนโยบายและหลักการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๒. กำหนดมาตรการในการดำเนินงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในเขตรับผิดชอบของประเทศ ๓. จัดให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๔. ให้คำปรึกษาแนะนำแก่รัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับวิธีดำเนินการและการทำความตกลงกับประเทศต่างๆ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๕. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติงานได้ตามความจำเป็น	<u>อำนาจหน้าที่</u> คงเดิม		

<u>หมายเหตุ</u> : ๑) เพื่อให้สอดคล้อง ตรงกับสายการบังคับบัญชา หน้าที่ และภารกิจโดยตรง ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๑๓/๒๕๕๘ ข้อ ๓
๒) เปลี่ยนชื่อหน่วยงานตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๕๘
๓) เพิ่มเติมหน่วยงานเพื่อให้องค์ประกอบครบถ้วนและสมบูรณ์ ในการติดต่อประสานงานทางโทรศัพท์และโทรสารกับหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิต
๔) เปลี่ยนชื่อหน่วยงานตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๓ มาตรา ๕ และมาตรา ๕๐ (๔)
๕) เปลี่ยนชื่อหน่วยงานให้ตรงตามสายงาน ตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๖

ผนวก ญ

คำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
ที่ ๓/๒๕๕๙
เรื่อง ปรับปรุงและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ

ตามที่ได้มีคำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ ๒/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่องแต่งตั้งอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติไว้แล้วนั้น

เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งในบางหน่วยงาน และจำเป็นต้องเพิ่มผู้แทนหน่วยงานเพื่อให้สามารถจัดทำแผนได้ครบทุกด้าน อาศัยอำนาจตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ ประกอบมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙และมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๙ เห็นชอบให้ปรับปรุงคำสั่งดังกล่าว จึงให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ ๒/๒๕๕๙ และแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติขึ้นใหม่ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานอนุกรรมการ
๑.๒	นางสาวกอบกุล โมทนา สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๓	อธิบดีกรมท่าอากาศยาน หรือ ผู้แทน	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๔	อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือ ผู้แทน	รองประธานอนุกรรมการ
๑.๕	พลโท ธีรวุธ พุ่มศฤงฆาร	ที่ปรึกษา
๑.๖	ผู้แทนกองบัญชาการกองทัพไทย	อนุกรรมการ
๑.๗	ผู้แทนกองทัพบก	อนุกรรมการ
๑.๘	ผู้แทนกองทัพเรือ	อนุกรรมการ
๑.๙	พลอากาศตรี มานัต วงษ์วาทย์ กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๐	นาวาอากาศเอก ศุภชัย สายเงิน กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๑	นาวาอากาศเอก สุพตน์ มิตรยอดวงศ์ กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๒	นาวาอากาศเอก พิสิษฐ์ ด่านอนุพันธ์ กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ

/๑.๑๓ นาวาอากาศเอก อธิษฐ์ ....

๑.๑๓ นาวาอากาศเอก อธิษฐ์ สงวนศักดิ์ กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๔ นาวาอากาศเอก วุฒิภัทร จันทร์สาร กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๕ นาวาอากาศเอกหญิง อัชรี เอกโทชุน กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๖ นาวาอากาศเอก ปิยะ ศิริสุทธิ์ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	อนุกรรมการ
๑.๑๗ นาวาอากาศโท ชูเกียรติ นัยจรัญ กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๘ นาวาอากาศโท กริษณะ วัลลิภากร กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๑๙ นาวาอากาศเอก อนุกูล อ่อนจันทร์หอม กองทัพอากาศ	อนุกรรมการ
๑.๒๐ ผู้แทนกองบินตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อนุกรรมการ
๑.๒๑ ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ	อนุกรรมการ
๑.๒๒ ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข	อนุกรรมการ
๑.๒๓ นางสาวกชกร โพธิสัตย์ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
๑.๒๔ ผู้แทนศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)	อนุกรรมการ
๑.๒๕ ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	อนุกรรมการ
๑.๒๖ ผู้แทนสำนักงบประมาณ	อนุกรรมการ
๑.๒๗ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ	อนุกรรมการ
๑.๒๘ ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑.๒๙ ผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑.๓๐ ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	อนุกรรมการ
๑.๓๑ ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	อนุกรรมการ
๑.๓๒ ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	อนุกรรมการ
๑.๓๓ ผู้แทนสำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการ
๑.๓๔ นางสาวสุพรรณวดี จันโทภาส สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการ
๑.๓๕ นางสาวอักษร นุตไพโรจน์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการ

/๑.๓๖ นางสาวนันท์ณิภัค ....

๑.๓๖ นางสาวนันท์ณิภัค นันทวัฒน์วงษ์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการ
๑.๓๗ นายพัลลภ สังข์ศิลป์เลิศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑.๓๘ นายสุพัฒน์ เลาหกิจ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๓๙ ผู้แทนกรมเจ้าท่า	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ศึกษา วิเคราะห์และพิจารณาจัดทำแผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานข้อพึงปฏิบัติ (Standardand Recommendcd Practice:SARPs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒.๒ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความจำเป็น

๒.๓ รายงานผลปฏิบัติงานให้ประธานคณะกรรมการแห่งชาติฯ ทราบอย่างต่อเนื่องจนกว่าแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติจะแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)
ประธานคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ผนวก ฎ

คำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
ที่ ๔ / ๒๕๕๙
เรื่อง ปรับปรุงแก้ไขคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศ
และทางทะเลแห่งชาติ (เพิ่มเติม)

ตามที่ได้มีคำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ ๓ / ๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙ เรื่อง ปรับปรุงและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติไว้แล้ว นั้น

เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งในบางหน่วยงานเพื่อให้เกิดความถูกต้อง เหมาะสมและเป็นปัจจุบัน อาศัยอำนาจตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ ประกอบมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ จึงให้ปรับปรุงแก้ไขคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ (เพิ่มเติมเฉพาะราย) ดังนี้ คือ

๑.๓๔	เปลี่ยนจาก "นางสาวสุพรรณวดี จันโทภาส"	อนุกรรมการ
	เป็น "จ่าอากาศโทชัยยศ เทวัญประทานพร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม"	อนุกรรมการ
๑.๓๕	เปลี่ยนจาก "นางสาวอักษร นุตไพโรจน์"	อนุกรรมการ
	เป็น "นายจักรพันธ์ จักรอมรา กรมท่าอากาศยาน"	อนุกรรมการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายกฤชเทพ สิมลี)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
รักษาราชการแทน รองปลัดกระทรวงคมนาคมด้านอำนวยการ
ประธานคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ผนวก ฏ

คำสั่งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ
ที่ ๑ / ๒๕๖๐
เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ

ตามคำสั่งคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่ ๓/๒๕๕๙ เรื่อง ปรับปรุงและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ สั่ง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙ นั้น

อาศัยอำนาจตามคำสั่งที่ ๓/๒๕๕๙ ข้อ ๒.๒ ประธานอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ จึงแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑ นางสาวกอบกุล โมทนา ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานคณะทำงาน
๑.๒ พลโท ธีรวุธ พุ่มศฤงฆาร	รองประธานคณะทำงาน
๑.๓ นายณรงค์ อรุณภาคมงคล กรมท่าอากาศยาน	คณะทำงาน
๑.๔ นายภูริพัฒน์ ธีระกุลพิศุทธิ์ กรมเจ้าท่า	คณะทำงาน
๑.๕ พันเอก พงศ์พิชาญ พรสินธนรัชต์ กองบัญชาการกองทัพไทย	คณะทำงาน
๑.๖ พันเอก ชาตรี จันทร์พิทักษ์ กองทัพบก	คณะทำงาน
๑.๗ นาวาเอกวรัญ เกษร กองทัพเรือ	คณะทำงาน
๑.๘ นาวาอากาศเอก ศุภชัย สายเงิน กองทัพอากาศ	คณะทำงาน
๑.๙ นาวาอากาศเอก อธิษฐ์ สงวนศักดิ์ กองทัพอากาศ	คณะทำงาน

๑.๑๐ นาวาอากาศเอก วุฒิภัทร จันทร์สาร กองทัพอากาศ	คณะทำงาน
๑.๑๑ นาวาอากาศเอก ปิยะ ศิริสุทธิ์ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	คณะทำงาน
๑.๑๒ ผู้แทนกองบินตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๑๓ ผู้แทนสำนักยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๑๔ ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๑๕ ผู้แทนศูนย์ประสานการปฏิบัติงานในการรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)	คณะทำงาน
๑.๑๖ ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	คณะทำงาน
๑.๑๗ นายบุญฤทธิ์ เพ็ชร์รักษ์ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๑๘ นายสมชาย ยิ้มศรีเจริญกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๑๙ นายประเมิน อินชนบท บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	คณะทำงาน
๑.๒๐ นางสาววารภา วาระศิริ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	คณะทำงาน
๑.๒๑ นางสาวนันท์ณิภัค นันทวัฒน์วงษ์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	คณะทำงานและเลขานุการ
๑.๒๒ จ่าอากาศโท ชัยยศ เทวัญประทานพร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๒๓ นายจักรพันธ์ จักรอมรา กรมท่าอากาศยาน	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๒๔ นายณัฐศพงษ์ สายวิจิตร กรมเจ้าท่า	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommended Practice : SARPs) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อให้แผนสามารถนำไปปฏิบัติได้

๒.๒ ให้จัดทำแผนฯ ตามข้อ ๒.๑ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน

๒.๓ รายงานผลการดำเนินงานให้คณะอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ ทราบเป็นระยะๆ จนกว่าจะแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๐ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๐

(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)
ประธานอนุกรรมการจัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศและทางทะเลแห่งชาติ

ผนวก ฐ

The Convention on
International Civil Aviation

Annexes 1 to 19

International Civil Aviation Organization

Annex 1	Personnel Licensing
Annex 2	Rules of the Air
Annex 3	Meteorological Service for International Air Navigation
Annex 4	Aeronautical Charts
Annex 5	Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
Annex 6	Operation of Aircraft
Annex 7	Aircraft Nationality and Registration Marks
Annex 8	Airworthiness of Aircraft
Annex 9	Facilitation
Annex 10	Aeronautical Telecommunications
Annex 11	Air Traffic Services
Annex 12	Search and Rescue
Annex 13	Aircraft Accident and Incident Investigation
Annex 14	Aerodromes
Annex 15	Aeronautical Information Services
Annex 16	Environmental Protection
Annex 17	Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference
Annex 18	The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
Annex 19	Safety Management

ANNEX 12
to the Convention on
International Civil Aviation

Search and Rescue

Search and rescue services are organized to respond to persons apparently in distress and in need of help. Prompted by the need to rapidly locate and rescue survivors of aircraft accidents, a set of internationally agreed Standards and Recommended Practices has been incorporated in ICAO's Annex 12 - *Search and Rescue* (SAR).

The Annex, which is complemented by a three-part *Search and Rescue Manual* dealing with SAR organization, management and procedures, sets forth the provisions for the establishment, maintenance and operation of search and rescue services by ICAO Contracting States in their territories and over the high seas. Proposals for Annex 12 were originally made in 1946. By 1951, the proposals had been reviewed and revised to meet international civil aviation requirements, and were embodied as Standards and Recommended Practices in the first edition of Annex 12.

Containing five chapters, the Annex details the organization and cooperative principles appropriate to effective SAR operations, outlines required necessary preparatory measures and sets forth proper operating procedures for SAR services in actual emergencies.

One of the first aspects addressed in the organizational chapter is the requirement for States to provide SAR services within their territories and over those portions of the high seas or areas of undetermined sovereignty as determined in regional air navigation agreements and approved by the Council of ICAO. This chapter also deals with the establishment of mobile SAR units, the means of communication for these units and the designation of other elements of public or private services suitable for search and rescue activity.

Provisions concerning equipment requirements of rescue units reflect the need to give adequate assistance at the scene of accidents, due regard being given to the number of passengers involved.

Cooperation between the SAR services of neighbouring States is essential to the efficient conduct of SAR operations. This important aspect is covered in depth in Chapter 3, which requires ICAO Contracting States to publish and disseminate all information needed for the expeditious entry into their territories of rescue units of other States. It is also recommended that persons qualified in the conduct of aircraft accident investigation accompany rescue units in order to facilitate accident investigation.

Chapter 4, which deals with preparatory measures, sets forth the requirements for collation and publication of information needed by SAR services. It specifies that detailed plans of operation must be prepared for the conduct of SAR operations and indicates the necessary information for inclusion in the plans.

Preparatory measures required to be undertaken by rescue units, training requirements and removal of aircraft wreckage are also covered. A search and rescue operation is a dynamic activity requiring uniformly comprehensive operating procedures that are sufficiently flexible to meet extraordinary needs. Beginning with the requirement to identify and categorize the emergency situation, Chapter 5 details action to be taken for each category of event.

Three distinct phases categorize emergency situations. The first is the "Uncertainty Phase" which is commonly declared when radio contact has been lost with an aircraft and cannot be re-established or when an aircraft fails to arrive at its destination. During this phase the Rescue Coordination Centre (RCC) concerned may be activated. The RCC collects and evaluates reports and data pertaining to the subject aircraft.

Depending on the situation, the uncertainty phase may develop into an "Alert Phase", at which time the RCC alerts appropriate SAR units and initiates further action.

The "Distress Phase" is declared when there is reasonable certainty that an aircraft is in distress. In this phase, the RCC is responsible for taking action to assist the aircraft and to determine its location as rapidly as possible. In compliance with a predetermined set of procedures, the aircraft operator, State of Registry, air traffic services units concerned, adjacent RCCs and appropriate accident investigation authorities are informed; a plan for the conduct of the search and rescue operation is drawn up and its execution is coordinated.

Procedures are detailed in Chapter 5 for SAR operations involving two or more RCCs, for authorities in the field and for terminating or suspending SAR operations. Other procedures deal with actions to be taken at the scene of an accident and by a pilot-in-command intercepting a distress transmission.

An Appendix to the Annex provides three sets of signals, the first of which are signals for use by aircraft and surface craft during the conduct of a SAR operation. The second and third sets consist of ground-to-air visual signals for use by survivor and ground rescue units.

ผนวก ฑ

Regulation V/33 of the International Convention

for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended

Distress situations: obligations and procedures

1 The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving information from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. This obligation to provide assistance applies regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization to inform the appropriate search and rescue service accordingly.

1-1 Contracting Governments shall coordinate and cooperate to ensure that masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ships' intended voyage, provided that releasing the master of the ship from the obligations under the current regulation does not further endanger the safety of life at sea. The Contracting Government responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring such coordination and cooperation occurs, so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety, taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organization. In these cases the relevant Contracting Governments shall arrange for such disembarkation to be effected as soon as reasonably practicable.

2 The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

3 Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible, be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

4 The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

5 The provisions of this regulation do not prejudice the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on 23 September 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by article 11 of that Convention.

6 Masters of ships who have embarked persons in distress at sea shall treat them with humanity, within the capabilities and limitations of the ship.

ผนวก ฒ
การวางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑. จัดวางระบบการสื่อสารของข่ายงานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
๒. จัดทำบัญชีแสดงที่ตั้ง จำนวนบริภัณฑ์ ขีดความสามารถของบริภัณฑ์แต่ละชนิดของหน่วยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยต่าง ๆ และกำหนดนามเรียกขานให้แก่หน่วยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นไปตา(https://sar.mot.go.th/adminsars/login.php)
๓. จัดทำบัญชีแสดงบริการอื่น ๆ ของส่วนบุคคลและของสาธารณะ ตลอดจนบัญชีพาหนะในการขนส่ง ซึ่งเห็นว่าน่าจะเป็นประโยชน์แก่การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
๔. แสดงที่ตั้ง นามเรียกขาน กำหนดเวลาเฝ้าฟัง และความถี่คลื่นวิทยุของสถานีวิทยุต่าง ๆ ซึ่งเห็นว่าจะใช้ประโยชน์ในกิจการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยได้
๕. ศึกษาถึงวิธีการหรืออาณัติสัญญาณฯ ของอากาศยานและเรือในระหว่างเดินทางเพื่อที่จะให้ความช่วยเหลือแก่อากาศยานหรือเรือประสบอุบัติภัย
๖. วางแผนการปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ กับประเทศข้างเคียง
๗. วางแนวปฏิบัติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตามขั้นตอน
๘. ทำรายงานเพื่อแสดงวัตถุซึ่งมองลงมาจากระดับสูงอาจทำให้เข้าใจผิดว่าเป็นอากาศยานที่ประสบอุบัติภัย
๙. เตรียมการที่จะโยกย้ายบริภัณฑ์ต่าง ๆ ในยามจำเป็นในกรณีอาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่าจะเกิดการกระทบกระเทือนอันเนื่องมาจากภาวะดินฟ้าอากาศ และภาวะอื่น ๆ

ผนวก ณ
หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
๑	**คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า กชย.**	แต่งตั้งตามตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ <u>มาตรา ๖๔/๒๑ ตามมาตรา ๖๔/๒๒</u> <u>ประกอบด้วย</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และมีกรรมการ ซึ่งมีหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยระวังภัย หน่วยส่งต่อสายการแพทย์ จำนวน ๙ ท่าน ดำรงฐานะเป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยการ กชย. (สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ	(๑) กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย (๒) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติโดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (๓) กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๗ (๗) (๔) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยรวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว (๕) วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง (๖) ให้คำแนะนา ปรึกษา และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ (๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ในการปฏิบัติการตามวรรคหนึ่ง กชย. อาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนหรือตามที่มอบหมายก็ได้ และให้นำบทบัญญัติใน

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
			มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ (เกี่ยวกับการองค์ประกอบของการประชุม) มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม
๒	**คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย**	แต่งตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ และทบทวนองค์ประกอบคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑	๑. กำหนดนโยบายและหลักการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๒. กำหนดมาตรการในการดำเนินงานด้านค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในเขตรับผิดชอบของประเทศ ๓. จัดให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๔. ให้คำปรึกษาแนะนำแก่รัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับวิธีดำเนินการและการทำความตกลงกับประเทศต่าง ๆ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๕. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติงานได้ตามความจำเป็น
๓	**ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย**	กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	๑. มีความพร้อมและปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง ๒. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ภาษาอังกฤษ และได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดี ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย(SAR Inspector Staff), เจ้าหน้าที่เขียนแผนที่ (Plotter Officer), เจ้าหน้าที่ติดต่อ(Liaison Officer), เจ้าหน้าที่สื่อสาร (Communication Officer), เจ้าหน้าที่บันทึก (Recorder Officer), เจ้าหน้าที่บรรยายสรุป (Briefing Officer) ฯลฯ ๓. รับ – ส่งข่าวอากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ ๔. พิจารณาการจัดตั้งระดับของการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยแบ่งเป็น ๓ ระดับ คือ (๑) ระดับ

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
			ผู้ประสานงาน (SAR Co-ordinator) (๒) ระดับผู้ประสานภารกิจ (SAR Mission Co-ordinator) และ (๓) ระดับผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Co-ordinator) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการแห่งชาติในการแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามแผนฯ ๕. หาข้อมูลเกี่ยวกับอุตุนิยมวิทยา (ได้แก่ เวลาดวงอาทิตย์ขึ้น-ตก ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ฯลฯ) และข้อมูลอุทกศาสตร์ ในกรณีที่เรือประสบภัยหรืออากาศยานประสบภัยทางทะเลซึ่งต้องทราบข่าวลักษณะอากาศคลื่นลมและกระแสน้ำในทะเลด้วย ๖. หาตำแหน่งของเรือหรืออากาศยาน ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุและร้องขอให้เรือหรืออากาศยานนั้น ๆ เตรียมพร้อมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หรือเฝ้าดู หรือเฝ้าฟังวิทยุเพื่อติดตามเรือ และ/หรืออากาศยานที่ประสบภัยนั้น ๗. กำหนด และ/หรือประสานพื้นที่ที่จะทำการค้นหาและพิจารณาเลือกใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ตลอดจนวิธีการค้นหา ๘. ประสานงานกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศข้างเคียง ๙. ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยต่าง ๆ ก่อนทีจะออกปฏิบัติการค้นหา และรับฟังรายงานจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยนั้น

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
			๑๐.ประเมินค่ารายงานทั้งหมดที่ได้รับจากหน่วยและแหล่งข่าวต่าง ๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๑๑.ร้องขอให้หน่วยงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยจัดการนำเครื่องยังชีพไปทิ้งให้ผู้รอรับการช่วยเหลือจากอากาศยานหรือเรือประสบภัย ๑๒.บันทึกการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตั้งแต่เริ่มการค้นหาจนกระทั่งเลิกการค้นหา ๑๓.จัดทำบัญชีและสำรวจตรวจสอบระบบต่าง ๆ สำหรับติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในสภาพใช้งานได้และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ ๑๔.วางแผนการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ตามภาคผนวก ฑ) รวมทั้งจัดให้มีการฝึกปฏิบัติร่วม และการประชุมปรึกษาหารือปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ดีขึ้น ๑๕.แจ้งยกเลิกหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ ๑๖. กำกับดูแลศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยย่อย
๔	**หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยระวังภัย**	๑. กระทรวงกลาโหม (กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ๒. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(กองบินตำรวจ กองบังคับการตำรวจน้ำ)	๑. ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในกรณีอากาศยานหรือเรือประสบภัยตามที่ได้รับการร้องขอจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC) ๒. แจ้งชนิดและจำนวนบริภัณฑ์ ตลอดจนกำลังเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตให้ศูนย์ประสานงานการช่วยชีวิตทราบ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและหลักฐานในการเบิกจ่ายงบประมาณ ๓. รายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบเป็น

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
		๓. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง) ๔. กระทรวงมหาดไทย (กรมการปกครอง กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ๕. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมประมง กรมฝนหลวงและการบินเกษตร) ๖. กรมเจ้าท่า ๗. กรมท่าอากาศยาน ๘. การท่าเรือแห่งประเทศไทย ๙. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๑๐. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ๑๑. สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	ระยะอยู่เสมอ หรือมีวงรอบการรายงานที่ชัดเจน หรือรายงานตามตัวชี้วัด ๔. ศึกษาและทำความเข้าใจแผนการค้นหาของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯเพื่อให้การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ๕. ทำการฝึกซ้อมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยอยู่เสมอ ๖. บำรุงรักษาอากาศยานและเรือหรือพาหนะอื่น ๆ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๗. เก็บและรักษาเครื่องมือเครื่องใช้ในการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งยารักษาโรค เครื่องสัญญาณแจ้งภัย เครื่องยังชีพเพื่อให้ใช้งานได้ตลอดเวลาทันที ๘. แจ้งขนาดและจำนวนบริภัณฑ์ ตลอดจนการเตรียมพร้อมที่จะออกปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบ และแจ้งการเปลี่ยนแปลงของจำนวนบริภัณฑ์ดังกล่าวอยู่เสมอ ๙. สนับสนุนภารกิจตามข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ตามแผนฯ

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
		กรุงเทพมหานคร ๑๒. สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ	
๕	**หน่วยส่งต่อทางการแพทย์**	๑. กระทรวงสาธารณสุข ๒. กระทรวงกลาโหม ๓. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ๔. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ๕. องค์การสาธารณกุศล	๑. ปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัยจากอากาศยานและเรือที่ประสบภัยตามที่ได้รับการร้องขอจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC) ๒. จัดเตรียมบริภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัย ๓. ฝึกอบรมบุคลากรในหน่วยงานให้มีความสามารถในการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัย ๔.ให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภยันตราย หรือ ผู้ได้รับความเสียหาย
๖	**หน่วยระวังภัย**	๑. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (กรมอุตุนิยมวิทยา) ๒. กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ๓. บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ๔. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ๕. บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ๖. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ๗. สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศ	๑. (Alerting Post) รับ-ส่งข่าว และติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานหรือบุคคลผู้แจ้งเหตุเกี่ยวกับข่าวอากาศยานและเรือที่ประสบภัยกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ๒. สนับสนุนภารกิจตามข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ตามแผนฯ

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่
		และภูมิสารสนเทศ ๘. สำนักงบประมาณ	
๗	**หน่วยสนับสนุนงบประมาณ**	๑. กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง ๒. สำนักงบประมาณ	พิจารณาจัดสรรงบประมาณทั้งในงบปกติในการจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสื่อสารให้หน่วยงานต่าง ๆ ในองค์กร ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมไปถึงการจัดสรรงบประมาณไว้เพื่อรองรับหากเกิดเหตุเพื่อให้การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยให้เป็นไปในลักษณะประหยัด และตามความจำเป็นอย่างแท้จริงด้วย โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการเบิกค่าใช้จ่ายส่วนเกินจากงบประมาณให้หน่วยงานต่าง ๆ ในระบบฯ

ผนวก ด
ข้อมูลบัญชีบริภัณฑ์และที่ตั้งสาขาของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยระวังภัย

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ **มาตรา ๖๔/๒๑** กำหนดให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติขึ้น เรียกโดยย่อว่า กชย. ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และมีกรรมการ ซึ่งมีหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยระวังภัย หน่วยส่งต่อสายการแพทย์ จำนวน ๙ ท่าน ดำรงฐานะเป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยการ กชย. (สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ โดย**มาตรา ๖๔/๒๒** กชย. มีหน้าที่และอำนาจ (๒) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และ**มาตรา ๖๔/๒๓** แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญ จำนวน ๔ ข้อ ซึ่งตาม **(๑)** กำหนดให้มี แนวทางและมาตราการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยในการวางมาตรการดังกล่าว นั้น จะต้องมีการกำหนดหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานในระบบรวมถึงการนำทรัพยากรและบริภัณฑ์ต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงานในประเทศมาบริหารจัดการร่วมกัน

ทั้งนี้เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยก่อนที่แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติดังกล่าวแล้วเสร็จ **กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย**ได้นำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ **มาตรา๗๓** ความว่า การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับให้ดำเนินการต่อไปให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติกำหนด นั้น มาเป็นแบบร่างในการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติตามพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยมีหนังสือถึง **หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยและหน่วยระวังภัย ตามภาคผนวก ณ** เรื่อง หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เพื่อขอความอนุเคราะห์แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับบัญชีบริภัณฑ์ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย แบบ ขนาด จำนวน ตลอดจนอุปกรณ์และบริภัณฑ์ที่ติดตั้งในอากาศยานและเรือที่ใช้สนับสนุนในภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งที่ตั้งของหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือ พร้อมช่องทางการติดต่อ และเวลาทำการ โดยให้กรอกแบบฟอร์มแสดงรายละเอียดสาขาของหน่วยงาน บัญชีบริภัณฑ์ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดย**บันทึกลงในฐานข้อมูลบัญชีบริภัณฑ์ออนไลน์ ซึ่งมีระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและไม่มีการเปิดเผยข้อมูลแก่หน่วยงานอื่น รวมทั้งมีการกำหนดสิทธิ์ระดับผู้ใช้และการเข้าถึงข้อมูลด้วยรหัสผ่าน ซึ่งหน่วยงานข้างต้นสามารถเข้าบันทึกข้อมูลได้ที่** https://sar.mot.go.th/adminsars/login.php โดยสามารถประสานงานและสอบถามการเข้าถึงการเข้าถึงระบบเพิ่มเติมต่อไป ที่ นางสาวนันท์ณิภัค นันทวัฒน์วงษ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ nunnipak.mot.go.th หรือ LINE ID : nunnipak 888