



แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

พ.ศ. 2564

คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

คำนำ

แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National Search and Rescue Plan) เป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) โดยเป็นการดำเนินงานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ร่วมกับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อเป้าหมายสำคัญในการปรับปรุงพัฒนา และคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อันจะนำไปสู่การสนับสนุนมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางโดยอากาศยานของประเทศไทย และความเชื่อมั่นในการค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัยได้อย่างทันทั่วถึง

ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้นำเสนอร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เพื่อพิจารณาอนุมัติฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ได้พิจารณาอนุมัติแผนดังกล่าว โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 64/22 (2) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ในการเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กขย.) โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเมื่อ กขย. เห็นชอบแผนตาม (2) แล้ว ให้สำนักงาน กขย. แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จึงอนุมัติใช้แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ฉบับนี้



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

สารบัญ

คำนำ	ก
สารบัญ	ข
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา	1
1.2 นโยบาย แนวทาง และมาตรการ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	2
1.3 ความมุ่งหมาย	2
1.4 การมีผลบังคับใช้	3
1.5 การทบทวน การปรับปรุงและการแก้ไข	3
1.6 นิยามศัพท์	3
1.7 องค์กรเพื่อความร่วมมือของหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Organization of the National Aeronautical SAR System)	7
1.8 กฎหมายและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	8
1.9 แนวทางบริหารจัดการคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ	9
บทที่ 2 กลไกในการเตรียมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	11
2.1 หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กขย.)	11
2.2 หน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สำนักงาน กขย.)	11
2.3 หน้าที่ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย	12
2.4 หน้าที่ของศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม	13
2.5 หน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Unit หรือ SRU)	13
2.6 หน้าที่ของหน่วยระวังภัย (Alerting Post)	14
2.7 หน้าที่ของหน่วยส่งต่อทางการแพทย์	14
2.8 ข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	15
2.9 งบประมาณเพื่อการดำเนินการ	16
บทที่ 3 ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	17
3.1 ขั้นตอนเกี่ยวกับการแจ้งข่าว เมื่อมีอากาศยานประสบภัยเกิดขึ้น	17
3.2 ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	19
3.3 รหัสสัญญาณระหว่างภาคพื้นและอากาศ	26
บทที่ 4 แนวทางการขับเคลื่อนแผนการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยแห่งชาติ	
ไปสู่การปฏิบัติ	28
4.1 แผนผังการประสานงานและปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	29
4.2 ขั้นตอนการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	29

บทที่ 5 การส่งต่อทางการแพทย์.....	32
5.1 นิยามศัพท์ทางการแพทย์.....	32
5.2 กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คู่มือ และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางการแพทย์.....	33
5.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน.....	33
5.4 ขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์.....	33
5.5 แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติ.....	35
บทที่ 6 การฝึกอบรมและการฝึกซ้อม.....	36
6.1 การฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน.....	36
6.2 การฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Exercise หรือ SAREX).....	37
6.3 การเก็บประวัติการฝึกอบรม (Training Record).....	38
ผนวก ก วงจรการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย.....	39
ผนวก ข วิธีการและขั้นตอนในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT...	49
ผนวก ค แผนผังศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT ของทั่วโลก.....	50
ผนวก ง เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย (Search and Rescue Region หรือ SRR)	51
ผนวก จ แผนผังการรายงานและประสานงาน กรณีอากาศยานประสบภัย	52
อนุผนวก 1 ประกอบผนวก จ หมายเลขโทรศัพท์การประสานงาน ในการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย	53
อนุผนวก 2 ประกอบผนวก จ การติดต่อกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือต่างประเทศ	56
ผนวก ฉ แบบแจ้งอากาศยานประสบเหตุ.....	58
ผนวก ช แบบฟอร์มกระดาษเขียนข่าว (ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย)	60
ผนวก ซ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2562.....	62
ผนวก ฌ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2562.....	65
ผนวก ญ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวก 12 การค้นหาและช่วยเหลือ	69
ผนวก ฎ หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย.....	73
ผนวก ฏ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	84
ผนวก ฐ คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ	88
ผนวก ท คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ	90

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมา

ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) มีพันธกรณีเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ตามข้อ 25 ภายใต้อนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ปี พ.ศ. 2487 ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า รัฐภาคีต้องจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในอาณาเขตของตน นอกจากนี้ในภาคผนวกที่ 12 แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit หรือ SRU) และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือ (Rescue Co-ordination Centre หรือ RCC) ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งเป็นหน่วยกลางในการอำนวยความสะดวกและประสานงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Region หรือ SRR) ของประเทศไทย

ในปี พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 มาตรา 64/21 ให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติขึ้น คณะหนึ่ง เรียกโดยย่อว่า “กชย.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการ กชย. ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคม โดยข้อเสนอของผู้อำนวยความสะดวก กชย. แต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กชย. จำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 เห็นชอบให้ใช้แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2561 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานประสบภัยไปพลางก่อน ที่ไม่ขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 โดยให้ฝ่ายเลขานุการเร่งรัดการดำเนินการจัดทำร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้เป็นปัจจุบัน และให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยมีองค์ประกอบจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 21 คน จาก 16 หน่วยงาน และมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะอนุกรรมการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา วิเคราะห์ และพิจารณาจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คณะอนุกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2563 ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ สำหรับจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 เพื่อให้การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติการ ตลอดจนบูรณาการจัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

1.2 นโยบาย แนวทาง และมาตรการ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 เห็นชอบนโยบาย แนวทาง มาตรการ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ดังนี้

1.2.1 นโยบายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

การค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัย ต้องดำเนินการอย่างทันท่วงที โดยใช้หลักมนุษยธรรม และไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ ศาสนา สถานภาพของบุคคล หรือสภาพการณ์ในขณะที่บุคคลนั้นถูกพบ

1.2.2 แนวทางในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.2.2.1 บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย อย่างทันท่วงที ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

1.2.2.2 การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้กำหนดระดับและหน้าที่ของหน่วยในระบบค้นหาและช่วยเหลือตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ศูนย์ควบคุมการจราจรการค้นหาด้วยดาวเทียม หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ หน่วยระงับภัย หน่วยสนับสนุนทางการแพทย์ และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย

1.2.2.3 สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและจัดทำความตกลงด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

1.2.2.4 พิจารณาสับสนุนค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่าย ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้เป็นไปตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

1.2.3 มาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.2.3.1 จัดให้มีการเตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยี ด้านบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร ด้านการฝึกอบรมบุคลากรตลอดจนสนับสนุนให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นประจำทุกปี โดยจะต้องดำเนินการ ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และภายใต้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.2.3.2 การบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กรณีห้วงอากาศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อาณาเขตของประเทศใด ให้ดำเนินการตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดทำขึ้น ภายใต้ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.3 ความมุ่งหมาย

ในการกำหนดให้มีแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ก็เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติการให้เป็นระบบและขั้นตอนการปฏิบัติการประสานความร่วมมือ รวมถึงการบูรณาการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ดังนี้

1.3.1 จัดให้มีความตกลงระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีเจ้าหน้าที่และบริษัท อันสามารถนำมาใช้ รวมถึงสามารถเรียกกระดมเจ้าหน้าที่ที่ได้มีการฝึกอบรมไว้อย่างดีแล้วและบริษัทต่าง ๆ เหล่านั้นมาใช้ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.3.2 กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ในการปฏิบัติการกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยให้ครอบคลุมถึงอากาศยานของพลเรือน (ตามพันธกรณีที่มีต่อการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ) รวมถึงอากาศยานของส่วนราชการด้วย (เมื่อได้รับการร้องขอ และไม่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการทางทหาร หรือความมั่นคง)

1.3.3 เพื่อประหยัดงบประมาณของรัฐ ในการจัดหาอุปกรณ์ที่มีราคาแพง เช่น อากาศยาน เรือ หรือพาหนะอื่น ๆ ตลอดจนบริษัทบางชนิด ที่ใช้ในกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยการพิจารณา ทรัพยากร บุคลากรและบริษัทที่มีการเตรียมการไว้แล้วจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อมาปฏิบัติงานร่วมกัน

1.3.4 เพื่อกำหนดระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือ ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของหน่วยต่าง ๆ ให้เป็นแนวทางเดียวกัน สามารถทำการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีที่มีอากาศยานประสบภัยเกิดขึ้น

1.3.5 เพื่อกำหนดขั้นตอนและขอบเขตการปฏิบัติของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ผู้ประสบภัยทางอากาศ) ให้เป็นไปด้วยความเหมาะสมและรวดเร็ว ไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน หรือเกินขอบเขตอำนาจหน้าที่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.3.6 เพื่อให้หน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มีหน้าที่นำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติไปจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานของหน่วยให้สอดคล้องกับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

1.4 การมีผลบังคับใช้

แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาตินี้ จะมีผลบังคับใช้เมื่อหน่วยงานในคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เห็นชอบร่วมกัน

1.5 การทบทวน การปรับปรุงและการแก้ไข

หน่วยงานในคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ อาจเสนอให้มีการทบทวน การปรับปรุง หรือการแก้ไขแผนฯ รวมทั้ง ประเมินผลและนำแผนฯ ไปฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยประจำปี อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และนำเสนอต่อคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบ

1.6 นิยามศัพท์

1.6.1 การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue หรือ SAR) หมายความว่า การรวบรวมกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคล และทรัพย์สินที่กำลังตกอยู่ในอันตรายจากอากาศยานประสบภัย และให้หมายความรวมถึง การค้นหาและช่วยชีวิต ผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานด้วย

1.6.2 บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Service) หมายความว่า บริการที่จัดตั้งขึ้น เพื่อเฝ้าระวังอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตราย การติดต่อสื่อสาร การประสานงาน และการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ รวมทั้งการช่วยเหลือทางการแพทย์เบื้องต้น หรือการเคลื่อนย้ายทางการแพทย์ โดยใช้ทรัพยากร อากาศยาน เรือ ยานพาหนะอื่น และอาคารสถานที่ของทั้งภาครัฐและเอกชน

1.6.3 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) หมายความว่า องค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานกลางระหว่างประเทศภาคีสมาชิกในการออกกฎระเบียบ และมาตรฐานข้อปฏิบัติด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นทบวงการชำนัญพิเศษ (Specialized Agency) ของสหประชาชาติ

1.6.4 คู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual หรือ IAMSAR Manual) หมายความว่า หนังสือที่ใช้เป็นคู่มือมาตรฐานสากลสำหรับการปฏิบัติงานของหน่วยงานในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ซึ่งจัดทำร่วมกันโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

1.6.5 ผู้ประสานงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Coordinator หรือ SC) หมายความว่า บุคคลหรือคณะบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการบริหารจัดการงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.6.6 คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ หรือ กชย. (National Search and Rescue Committee หรือ NSARC) หมายความว่า คณะบุคคล จากหน่วยที่เกี่ยวข้อง ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 มาตรา 64/21 เรียกโดยย่อว่า “กชย.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการ กชย. ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคม โดยข้อเสนอของผู้อำนวยการ กชย. แต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กชย. จำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

1.6.7 สำนักงาน กชย. หรือ สกชย. (Office of the Search and Rescue Commission) หมายถึง สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หมายความว่า หน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตราย หรือ อากาศยานที่สูญหาย หรือขาดการติดต่อ และต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทัน่วงที

1.6.8 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Aeronautical Rescue Coordination Centre หรือ ARCC) หมายความว่า หน่วยงานที่ได้จัดตั้งขึ้นให้เป็นหน่วยงานกลางภายในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผนและประสานงานให้การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพโดยปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง

1.6.9 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย (Aeronautical Rescue Sub-Centre หรือ ARSC) หมายความว่า หน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพิ่มเติมจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC) และมีหน้าที่เช่นเดียวกับศูนย์ประสานงานฯ เพื่อให้การวางแผนและประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.6.10 ศูนย์ควบคุมภารกิจการบินค้นหาด้วยดาวเทียม (Mission Control Centre หรือ MCC) หมายความว่า หน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้น และเป็นส่วนหนึ่งของระบบค้นหาด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT ที่รับสัญญาณหรือข้อความเตือนภัย จากสถานีรับสัญญาณดาวเทียมภาคพื้นดิน และจากศูนย์ควบคุมภารกิจค้นหาด้วยดาวเทียมอื่น ๆ เพื่อส่งสัญญาณไปยังศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือช่องทางการติดต่อสื่อสารของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

1.6.11 ผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Mission Coordinator หรือ SMC) หมายความว่า เจ้าหน้าที่ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้ปฏิบัติหน้าที่ ในการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรืออาจได้รับมอบภารกิจเพื่อให้คำแนะนำ และ/หรือสนับสนุนเจ้าหน้าที่และเครื่องมือให้กับ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (OSC) ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ในที่นี้ให้หมายถึง ผู้อำนวยการ กษย. หรือ ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กษย.)

1.6.12 ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Coordinator/Commander หรือ OSC) หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายให้ควบคุมการปฏิบัติการการค้นหาและช่วยเหลือ (ในแผนนี้ให้หมายรวมถึง ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่เกิดเหตุ หรือ ผู้ที่รัฐมนตรีกำหนด) เพื่อควบคุม อำนวยการ และกำกับการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ทั้งนี้ ในกรณีมีเหตุอื่นที่จำเป็น รัฐมนตรีอาจพิจารณาแต่งตั้งบุคคลอื่นหรือเปลี่ยนแปลงผู้บัญชาการเหตุการณ์ได้ตามความเหมาะสม

1.6.13 ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (Scene of Action Commander หรือ SAC) หมายความว่า ผู้บังคับบัญชาของหน่วยกำลังของเจ้าหน้าที่รัฐตามหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในแผนฯ ที่อยู่ในที่เกิดเหตุเป็นหน่วยงานแรก ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก และประสานงานต่อหน่วยกำลังของรัฐและเอกชนที่เข้ามาสมทบ โดยจะปฏิบัติหน้าที่จนกว่าผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Coordinator/Commander หรือ OSC) จะเข้ามารับมอบหน้าที่

1.6.14 ผู้ประสานอากาศยาน (Aircraft Coordinator หรือ ACO) หมายความว่า บุคคลหรือหน่วยงานที่เข้าไปช่วยปฏิบัติการการค้นหาและช่วยเหลือด้วยอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลือ และผู้บัญชาการเหตุการณ์

1.6.15 ชุดผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Mission Coordinator Team หรือ SMC Team) หมายความว่า หน่วยซึ่งประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ ยานพาหนะ (รถกู้ภัย) เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการคำนวณ การวางแผน และอำนวยความสะดวกของผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่ได้รับมอบหมายให้ไปสนับสนุนผู้บัญชาการเหตุการณ์ในพื้นที่ด้วยก็ได้

1.6.16 หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Unit หรือ SRU) หมายความว่า หน่วยงานซึ่งประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการฝึกอบรมและผ่านการฝึกซ้อม และมีบริภัณฑ์อันเหมาะสม ในอันที่จะปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งนี้การค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องไม่กระทบต่อการปฏิบัติการของทางราชการ/ทางทหาร และภารกิจของหน่วยนั้น ๆ ด้วย

1.6.17 หน่วยระวังภัย (Alerting Post) หมายความว่า หน่วยงานซึ่งเป็นหน่วยกลางในการติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคล ซึ่งรายงานข่าวเกี่ยวกับอากาศยานในระหว่างประสบภัยกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.6.18 เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Region หรือ SRR) หมายความว่า พื้นที่บนพื้นดินหรือพื้นน้ำทั้งหมดในอาณาเขตของรัฐ รวมทั้งเขตทางทะเล ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.6.19 เขตทางทะเล (Maritime Zone) หมายความว่า ชายฝั่งทะเลและพื้นที่ทางทะเลที่ประเทศไทย มีอำนาจอธิปไตยหรือสิทธิอธิปไตย หรือมีสิทธิหรือเสรีภาพในการใช้หรือจะใช้ หรือมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด ๆ ได้แก่ น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไหล่ทวีป และทะเลหลวง และให้หมายความรวมถึงเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งปลูกสร้างในทะเล รวมทั้งห้วงอากาศเหนือทะเล พื้นดินท้องทะเล ใต้พื้นดินท้องทะเลและพื้นที่ทางทะเล อื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

1.6.20 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ หมายความว่า ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre หรือ BACC) ที่รับผิดชอบในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ ตามที่ได้ประกาศไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (Aeronautical Information Publication -Thailand หรือ AIP-Thailand)

1.6.21 หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ หมายความว่า หอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower) ที่รับผิดชอบให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน หรือ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบิน (Approach Control Office) ที่รับผิดชอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบิน

1.6.22 ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ (Sector Operation Centre) หมายความว่า หน่วยงานของกองทัพอากาศที่รับผิดชอบในการควบคุมห้วงอากาศ ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ควบคุมการเดินอากาศ และควบคุมการจราจรทางอากาศที่อยู่นอกเขตรับผิดชอบของศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control หรือ BACC) และหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศภายในเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศของประเทศไทย (Thailand Air Defense Identification Zone หรือ TADIZ) รวมถึงประสานให้คำแนะนำการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต

1.6.23 ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha Vessel Traffic Services หรือ Sriracha VTS) หมายความว่า หน่วยงานของกรมเจ้าท่า สังกัดสำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล มีหน้าที่ในการควบคุมการจราจรในเขตควบคุมการจราจรทางทะเล บริเวณเขตท่าเรือศรีราชา

1.6.24 ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ ศรชล. (Thailand Maritime Enforcement Command Center หรือ THAI-MECC) หมายความว่า หน่วยงานรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยการกำกับดูแล ควบคุมบังคับบัญชาหน่วยงานของรัฐ และดำเนินการเพื่อให้มีการบูรณาการในการปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ ป้องกันปราบปราม แก้ไขหรือบรรเทาปัญหา เหตุการณ์ สาธารณภัย ที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

1.6.25 รายงานสถานการณ์ (Situation Report หรือ SITREP) หมายความว่า รายงานแจ้งเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นและความคืบหน้าในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือเพื่อแจ้งให้ทราบ หรือการประสานงานจากผู้อำนวยการเหตุการณ์/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (OSC) หรือจากผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SMC) ถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.6.26 ประสบภัย (Distress) หมายความว่า ภาวะที่กำลังใกล้จะประสบอันตรายและอันตรายนั้นเป็นอันตรายที่ร้ายแรง ซึ่งต้องการความช่วยเหลือโดยทันที

1.6.27 การปฏิบัติการช่วยเหลือเหตุประสบภัยขนาดใหญ่ (Mass Rescue Operation หรือ MRO) หมายความว่า การค้นหาและช่วยเหลือที่มีลักษณะต้องปฏิบัติการต่อผู้ประสบภัยเป็นจำนวนมาก ซึ่งการค้นหาและช่วยเหลือในระดับปกติไม่เพียงพอ

1.6.28 ผู้รอดชีวิต (Survivor) หมายความว่า ผู้รอดชีวิตจากอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุประสบภัย

1.6.29 กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์หรือกองบัญชาการเหตุการณ์ (Search and Rescue Directing Unit) หมายความว่า กองอำนวยการที่ศูนย์ประสานงานฯ ทำการจัดตั้งเฉพาะเหตุการณ์เมื่อเกิดเหตุอากาศยานประสบภัย โดยให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้การสนับสนุนและช่วยเหลือการดำเนินการของผู้บัญชาการเหตุการณ์ด้วย

1.6.30 หน่วยส่งต่อทางการแพทย์ (Emergency Medical Unit) หมายความว่า หน่วยงานที่มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและได้รับการอบรม ฝึกฝน ในการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจากอากาศยานประสบภัย รวมทั้งมีบริภัณฑ์สนับสนุนให้มีความสามารถช่วยชีวิตผู้ประสบภัยได้

1.6.31 หน่วยประชาสัมพันธ์ (Public Relation Unit) หมายความว่า หน่วยที่จัดตั้ง ณ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์หรือกองบัญชาการเหตุการณ์ หมายถึง หน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการให้ข่าวต่อสาธารณะชน หรือทำหน้าที่อื่นใดที่ต้องประสานกับสื่อมวลชน รวมถึงให้รวบรวมข้อมูลและนำข้อมูลดังกล่าวให้แก่ผู้ที่มีอำนาจในการให้ข่าวแก่สื่อมวลชน

1.6.32 บริษัทสายการบิน (ที่จัดตั้ง ณ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์หรือกองบัญชาการเหตุการณ์) หมายความว่า ผู้ประกอบการเดินอากาศที่เป็นเจ้าของ/เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ประสบภัยในเวลานั้น

1.6.33 หน่วยการเงินและสิ่งกำลังบำรุง หมายความว่า ที่จัดตั้ง ณ กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์หรือกองบัญชาการเหตุการณ์ หมายถึง หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการด้านงบประมาณค่าใช้จ่ายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมไปถึงการจัดสรรดำเนินการด้านค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและสนับสนุนภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในครั้งนั้น

1.7 องค์การเพื่อความร่วมมือของหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Organization of the National Aeronautical SAR System)

เพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และเหมาะสม เห็นสมควรให้มีการจัดตั้งองค์การเพื่อความร่วมมือของหน่วยในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ดังนี้

1.7.1 กระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) ดำเนินการจัดตั้ง และกำหนดที่ตั้งของหน่วย “ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย (ARSC) และศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (MCC)” ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ โดยประสานงานและบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นหน่วยงานรับแจ้งเหตุ และเป็นหน่วยระงับภัยอีกด้วย

1.7.2 กระทรวงกลาโหม (กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า กรมท่าอากาศยาน) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เป็นหน่วยงานหลักในการจัดเตรียมกำลังพล ยานพาหนะ และอุปกรณ์ สำหรับการเป็นหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Unit หรือ SRU) และเป็นหน่วยระวังภัย (Alerting Post)

1.7.3 กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม (บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานปรมาณู สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและสารสนเทศ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานเอกชน เป็นหน่วยงานที่สนับสนุนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และเป็นหน่วยระวังภัย

1.8 กฎหมายและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้แก่

1.8.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และฉบับแก้ไข

1.8.2 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และฉบับแก้ไข

1.8.3 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

1.8.4 พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562

1.8.5 แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558

1.8.6 ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

1.8.6.1 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยคู่มือมาตรฐานการให้บริการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.8.6.2 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยคู่มือการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.8.6.3 ข้อบังคับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 13 ว่าด้วยมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

1.8.6.4 ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 25 ว่าด้วยการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ

1.8.7 ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของส่วนราชการ พ.ศ. 2553

1.8.8 ความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ดังนี้

1.8.8.1 Search and Rescue Agreement between the Aeronautical Authorities of the Republic of Singapore and the Aeronautical Authorities of the Kingdom of Thailand 1985

1.8.8.2 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

1.8.8.3 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

1.8.9 ภาคผนวก 11 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 11 to the Convention International Civil Aviation)

1.8.10 ภาคผนวก 12 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 12 to the Convention International Civil Aviation)

1.8.11 International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual Volume I, II, III (2019 Edition)

1.9 แนวทางบริหารจัดการคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

เพื่อให้แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ครอบคลุมมาตรฐานตามที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดในคู่มือมาตรฐานการให้บริการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Manual of Standards - Search and Rescue Services)ให้นำรายละเอียดไปเป็นข้อพิจารณาในการจัดทำคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Operations Manuals)

1.9.1 สำนักงาน กชย. หรือ สกชย. เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Operations Manual) ให้กับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในระบบ เพื่อที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบจะได้นำไปจัดทำแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของหน่วย

1.9.2 ในการจัดทำคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

1.9.2.1 จะต้องให้ครอบคลุมถึงทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชน โดยให้พิจารณาความจำเป็นในการใช้ทรัพยากรในกรณีที่มีผู้ประสบภัยจำนวนมาก

1.9.2.2 ให้กำหนดสถานีเติมเชื้อเพลิงให้แก่ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติการด้วย

1.9.2.3 จะต้องระบุอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน และมีเนื้อหาไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ ดังนี้

(1) หน้าที่ความรับผิดชอบและวิธีปฏิบัติของหน่วยงาน ในการเข้าค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(2) วิธีการ มาตรฐานอุปกรณ์สื่อสาร ยานความถี่วิทยุ และนามเรียกขานที่ใช้ในระบบการติดต่อสื่อสารในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(3) วิธีการในการติดต่อประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ประสานงาน ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(4) วิธีการในการแจ้งเตือนอากาศยานหรือเรือในเส้นทางบินและหรือเส้นทางเดินเรือ ในการรับส่งข้อมูลระหว่างปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

- (5) หน้าที่ความรับผิดชอบและวิธีปฏิบัติเฉพาะพิเศษ หรือเอกสิทธิ์ใด ๆ ของหน่วยงาน คณะบุคคล หรือบุคคล ในการเข้าค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- (6) ข้อพิจารณาด้านสภาพอากาศในการดำเนินการ เพื่อพิจารณาให้หยุดชั่วคราวแล้ว จะพิจารณากลับมาปฏิบัติการต่อไป
- (7) วิธีการให้ได้มาซึ่งข้อมูลข่าวสารด้านการบินอันจำเป็น และการบริหารจัดการในการ รับส่งข่าวสาร
- (8) วิธีการนำส่งความช่วยเหลือให้เข้าถึงผู้ประสบภัย หมายรวมถึงการปฏิบัติของ อากาศยาน เรือ เจ้าหน้าที่ และอุปกรณ์
- (9) วิธีการจัดการเมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องนำอากาศยานร่อนลงในพื้นที่น้ำ ณ จุดที่ กำหนดโดยให้ใช้แนวทางจากคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (IAMSAR Manual Volume II ข้อ 6.12)
- (10) วิธีการปฏิบัติของอากาศยานที่พบเห็นอากาศยานประสบภัยโดยให้ใช้แนวทาง จาก ภาคผนวก 12 (Annex 12 Search and Rescue) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The Convention on International Civil Aviation) ข้อ 5.7 Procedures for a pilot-in-command intercepting a distress transmission
- (11) วิธีการปฏิบัติของอากาศยานที่มีเหตุอันเชื่อได้ว่ามีการกระทำใด ๆ ที่ไม่เป็นไปตาม กฎหมายโดยให้ใช้แนวทางจาก ภาคผนวก 11 (Annex 11 Air Traffic Services) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (The Convention on International Civil Aviation) และจัดทำแผนปฏิบัติการ ค้นหาและช่วยเหลือ หากอากาศยานนั้นประสบภัย

บทที่ 2 กลไกในการเตรียมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ให้หน่วยราชการต่าง ๆ รับผิดชอบเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยกระทรวงคมนาคม เป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ ฯ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณู และกระทรวงการต่างประเทศ เป็นหน่วยสนับสนุน และ/หรือหน่วยระวังภัย ดังตารางหน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.1 หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 มาตรา 64/22 ให้ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย /
- (2) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (3) กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตราย ให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 15/17 (7)
- (4) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว
- (5) วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง
- (6) ให้คำแนะนำ ปรีกษา และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลือ
- (7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อ กชย. เห็นชอบแผนตาม (2) แล้ว ให้สำนักงาน กชย. แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

2.2 หน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สำนักงาน กชย.)

- (1) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเสนอให้ กชย. เห็นชอบ
- (2) กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรการที่ กชย. กำหนด
- (3) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ

(4) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย

(5) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(6) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2.3 หน้าที่ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย

2.3.1 มีความพร้อมและปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง

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

2.3.3 รับ-ส่งข่าวอากาศยานประสบภัยให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ รวมทั้งจัดเตรียมข้อมูลให้กับ กชย. ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการแถลงข่าวและประชาสัมพันธ์ให้กับสื่อมวลชน ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งญาติผู้ประสบภัย

2.3.4 พิจารณาการจัดตั้งระดับของการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ (1) ระดับผู้ประสานงาน (SAR Coordinator) (2) ระดับผู้ประสานภารกิจ (SAR Mission Coordinator) และ (3) ระดับผู้อำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Coordinator) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติในการแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามแผนฯ

2.3.5 หาข้อมูลเกี่ยวกับอุตุนิยมวิทยา (ได้แก่ เวลาดวงอาทิตย์ขึ้น-ตก ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ฯลฯ) และข้อมูลอุทกศาสตร์ ในกรณีที่อากาศยานประสบภัยทางทะเลซึ่งต้องทราบข่าวลักษณะอากาศ คลื่นลมและกระแสน้ำในทะเลด้วย

2.3.6 หาตำแหน่งของเรือหรืออากาศยาน ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุและร้องขอให้เรือหรืออากาศยานนั้น ๆ เตรียมพร้อมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือเฝ้าดู เฝ้าฟังวิทยุ เพื่อติดตามอากาศยานประสบภัยนั้น

2.3.7 กำหนด และ/หรือประสานพื้นที่ที่จะทำการค้นหาและพิจารณาเลือกใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตลอดจนวิธีการค้นหา

2.3.8 ประสานงานกับหน่วยงานในระบบค้นหาและช่วยเหลือของประเทศไทย และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือของประเทศข้างเคียง

2.3.9 ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยก่อนที่จะออกปฏิบัติการค้นหา และรับฟังรายงานจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยนั้น

2.3.10 ประเมินค่ารายงานทั้งหมดที่ได้รับจากหน่วยและแหล่งข่าวต่าง ๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.3.11 ร้องขอให้หน่วยงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยจัดการนำเครื่องยังชีพไปทิ้งให้ผู้รับการช่วยเหลือจากอากาศยานประสบภัย

2.3.12 บันทึกการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตั้งแต่เริ่มการค้นหาจนกระทั่งเลิกการค้นหา

2.3.13 จัดทำบัญชีและสำรวจตรวจสอบระบบต่าง ๆ สำหรับติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

2.3.14 วางแผนการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย รวมทั้งจัดให้มีการฝึกซ้อมร่วมและการประชุมปรึกษาหารือปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ดีขึ้น

2.3.15 แจ้งยกเลิกหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

2.3.16 กำกับดูแลศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย

2.4 หน้าที่ของศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม

2.4.1 รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย ผ่านระบบดาวเทียม COSPAS-SARSAT ด้วยเครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของอากาศยาน [Emergency Locator Transmitter (ELT)] เครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของเรือ [Emergency Position-Indicating Radio Beacon (EPIRB)] และเครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของบุคคล [Personal Locator Beacon (PLB)]

2.4.2 รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย ผ่านศูนย์ควบคุมภารกิจค้นหาและช่วยเหลือด้วยดาวเทียมจากต่างประเทศ รวมทั้งติดต่อประสานงานและตรวจสอบข้อมูลในการค้นหาและช่วยเหลืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.4.3 ตรวจสอบและประเมินค่าความถูกต้องของข่าวที่ศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียมได้รับแจ้ง ก่อนส่งต่อไปยังศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.5 หน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Unit หรือ SRU)

2.5.1 จัดทำความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC)

2.5.2 จัดให้มีหน่วยปฏิบัติการและเตรียมความพร้อมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีอากาศยานประสบภัย ตามที่ได้รับการแจ้งเหตุจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.5.3 แจ้งชนิดและจำนวนบริษัท ตลอดจนกำลังเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทราบ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและหลักฐานในการเบิกจ่ายงบประมาณ และแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอยู่เสมอ

2.5.4 รายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทราบเป็นระยะอยู่เสมอ หรือมีวงรอบการรายงานที่ชัดเจน หรือรายงานตามตัวชี้วัด

2.5.5 ศึกษาและทำความเข้าใจ แผน และคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เพื่อให้การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.5.6 ทำการฝึกซ้อมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นวงรอบ และรายงานผลการฝึกซ้อมให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทราบ

2.5.7 บำรุงรักษาอากาศยานและเรือหรือพาหนะอื่น ๆ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.5.8 เก็บและรักษาเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งยารักษาโรค เครื่องสัญญาณแจ้งภัย และเครื่องยังชีพ เพื่อให้พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

2.6 หน้าที่ของหน่วยระวังภัย (Alerting Post)

2.6.1 จัดทำความตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC)

2.6.2 เฝ้าระวังภัย รับ-ส่งข่าว และติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานหรือบุคคลผู้แจ้งเหตุเกี่ยวกับข่าวอากาศยานประสบภัยกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งรายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทราบเป็นระยะอยู่เสมอ หรือมีวงรอบการรายงานที่ชัดเจน หรือรายงานตามตัวชี้วัด

2.6.3 ศึกษาและทำความเข้าใจ แผน และคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เพื่อให้การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.6.4 ทำการฝึกซ้อมการปฏิบัติในการแจ้งข่าวอากาศยานประสบภัยให้เป็นวงรอบ และรายงานผลการฝึกซ้อมให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทราบ

2.6.5 บำรุงรักษาเครื่องมือ อุปกรณ์ติดต่อสื่อสาร ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.7 หน้าที่ของหน่วยส่งต่อทางการแพทย์

2.7.1 เป็นหน่วยงานหลักด้านการแพทย์และสาธารณสุข รับผิดชอบในการตอบสนองต่อสาธารณภัย โดยประสานและจัดการให้มีผู้บัญชาการเหตุการณ์ด้านการแพทย์และสาธารณสุข (Public Health & Medical Incident Commander) รวมทั้งจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการด้านการแพทย์และสาธารณสุขในระดับต่าง ๆ (Public Health Emergency Operations Center หรือ PHEOC)

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

2.7.3 ประสานการระดมสรรพกำลังและทรัพยากรด้านการแพทย์และสาธารณสุขแบบบูรณาการ (Integrated Resource Management) จากทุกภาคส่วน

2.7.4 จัดให้มีการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน (Emergency Care System) ครอบคลุม การแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล (Emergency Medical Services หรือ EMS) การรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่โรงพยาบาล (Emergency Care in Hospital) การส่งต่อ (Inter-hospital Care) และจัดระบบเครือข่ายบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข สนับสนุนการปฏิบัติงานทั่วประเทศ

2.8 ข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.8.1 ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยนั้น ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC) เป็นผู้ทราบข่าว ตรวจสอบข่าว และเป็นผู้วางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งเป็นผู้ประสานงานบูรณาการกับหน่วยต่าง ๆ ของทางราชการและเอกชน โดยร้องขอให้หน่วยต่าง ๆ เหล่านั้นพิจารณาจัดส่งกำลังพล อากาศยาน เรือ ยานพาหนะหรือบริภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อปฏิบัติการกิจในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.8.2 ให้หน่วยต่าง ๆ ปฏิบัติตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และพิจารณาให้ความร่วมมือกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามที่ได้รับการร้องขอ รวมทั้งการกำกับดูแลด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (IAMSAR Manual) และคู่มืออื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเห็นว่าเหมาะสม ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

2.8.3 ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อากาศยานประสบภัย ในพื้นที่บนบก ป่าเขา หรือเขตทางทะเล ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เสนอแนะ กษย. ในการแต่งตั้งผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ โดยมอบหมายให้ ผู้ว่าราชการจังหวัด หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยงานพลเรือนตำรวจ ทหาร หรือ ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกของชาติทางทะเล ภาค/จังหวัด (ผอ.ศรชล. ภาค/จังหวัด) เป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ รวมทั้งให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เป็นหน่วยประสานงาน และจัดเจ้าหน้าที่ไปสนับสนุนการปฏิบัติการให้กับหน่วยนั้น ๆ ในพื้นที่

2.8.4 กระทรวงการคลัง (สำนักงานงบประมาณ) พิจารณาจัดสรรงบประมาณ ในการจัดหายานพาหนะ อุปกรณ์ และเครื่องมือสื่อสาร ให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ในระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมไปถึงการจัดสรรงบประมาณ และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับรองรับเหตุการณ์ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ของหน่วยในระบบค้นหาและช่วยเหลือ ฯ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยให้เป็นไปในลักษณะประหยัดและตามความจำเป็นอย่างแท้จริงด้วย

2.8.5 กระทรวงคมนาคม (ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย) ติดต่อกับประสานงานและร่วมมือกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของประเทศใกล้เคียงและประเทศอื่น ๆ รวมทั้งการทำข้อตกลงหรือการฝึกซ้อมร่วมกัน

2.8.6 ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ดำรงการติดต่อประสานงานกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และหน่วยระวางภัย จนกระทั่งเสร็จสิ้นภารกิจ รวมทั้งรายงานผลการปฏิบัติงานให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำบทเรียน (Lesson Learn) สำหรับเป็นข้อมูลในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยต่อไปด้วย

2.8.7 สำหรับการปฏิบัติการช่วยเหลือเหตุประสบภัยขนาดใหญ่ (Mass Rescue Operation) ให้ผู้อำนวยการ กษย. เสนอแนะให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ประธาน กษย.) พิจารณาสั่งการให้มีการปฏิบัติการช่วยเหลือเหตุประสบภัยขนาดใหญ่

2.8.8 ข้อพิจารณาในการยกระดับการปฏิบัติการช่วยเหลือเหตุประสบภัยขนาดใหญ่

2.8.8.1 สภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบและความเสียหาย

2.8.8.2 จำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือผู้ที่ได้รับผลกระทบมีจำนวนมาก

2.8.8.3 สถานการณ์ของภัยมีความรุนแรง หรืออาจมีสถานการณ์แทรกซ้อน มีการขยายตัวของภัยออกไป และระยะเวลาในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ

2.8.8.4 ชัดความสามารถในการปฏิบัติงาน เช่น กำลังคน เครื่องมือ อุปกรณ์ยานพาหนะ และอุปกรณ์พิเศษต่าง ๆ

2.8.8.5 ดุลยพินิจการประเมินศักยภาพในการค้นหาและช่วยเหลือของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

ทั้งนี้ เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาสั่งการให้มีการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเหตุประสบภัยขนาดใหญ่ (Mass Rescue Operation) ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุ หรือบุคคลอื่นที่รัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้ง เป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ และตั้งศูนย์/กองบัญชาการเหตุการณ์ ตามความจำเป็นในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยมีศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้การสนับสนุน และช่วยเหลือการดำเนินการของผู้บัญชาการเหตุการณ์ ทั้งนี้ เมื่อเหตุการณ์ส่งผลกระทบต่อสาธารณะ ให้ดำเนินการตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และรายงานการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือไปยังศูนย์ประสานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.9 งบประมาณเพื่อการดำเนินการ

ในการตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อการดำเนินการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย พิจารณาเตรียมการงบประมาณ ในเรื่องดังต่อไปนี้

2.9.1 การฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ใน 3 ระดับ คือ 1) การฝึกซ้อมทดสอบการติดต่อสื่อสาร (Communications Exercise) 2) การฝึกซ้อมทดสอบการประสานงาน (Coordination Exercise) และ 3) การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ หรือการฝึกซ้อมภาคสนาม (Full-Scale Exercise หรือ Field Exercise)

2.9.2 การจัดหา และบำรุงรักษา ยานพาหนะ อุปกรณ์สื่อสาร ระบบปฏิบัติการ ตลอดจนบริภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.9.3 ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของส่วนราชการ พ.ศ. 2553

2.9.4 การเตรียมความพร้อมด้านการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2.9.5 การให้ความช่วยเหลือ การลำเลียงขนส่ง เคลื่อนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต การส่งต่อทางการแพทย์ อย่างเป็นระบบ ตลอดจนการดูแลสุขภาพ

บทที่ 3 ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.1 ขั้นตอนเกี่ยวกับการแจ้งข่าว เมื่อมีอากาศยานประสบภัยเกิดขึ้น ให้ผู้ทราบข่าวปฏิบัติตามตารางข้างล่างนี้

ผู้เห็นข่าว / ผู้รับทราบข่าว	วิธีปฏิบัติหรือแจ้งข่าวประสบภัย	หมายเหตุ
บุคคลหรือหน่วยงาน ผู้รอดชีวิต	ให้แจ้งข่าวต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทางหมายเลขโทรศัพท์ 02-286 0506 02-286 0594 โทรสาร 02-287 3186 (1) ให้แจ้งข่าวและขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ/เจ้าพนักงาน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย/เจ้าหน้าที่ปกครองในพื้นที่ หรือ เจ้าหน้าที่ อาสาสมัครขององค์กรเอกชน ได้แก่ - กำนัน - ผู้ใหญ่บ้าน - ตำรวจ - องค์กรการกุศล - อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) - ศรชล. ภาค 1 ภาค 2 ภาค 3 - เจ้าท่าภูมิภาค จังหวัด - สถานีวิทยุชายฝั่ง ฯลฯ (2) ให้นำข้อมูลที่ให้ความช่วยเหลือตามข้อ 1 รับแจ้งศูนย์ประสานงานค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยเร่งด่วน	
- หน่วยควบคุมการจราจรทาง อากาศทุกแห่ง - ผู้ประกอบการสนามบิน และที่ขึ้นลงอนุญาตทุกแห่ง - ผู้ประกอบการสายการบิน - ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติ ทางอากาศ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ - ศูนย์ควบคุมการจราจรทาง ทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) - วิทยุติดต่อเรือเดินทะเล - ศูนย์ยุทธการ ศรชล. ฯลฯ	(1) ให้ส่งข่าวถึงศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (2) รับแจ้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้ส่งข่าวถึงศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยโดยตรง	

3.1.1 การแจ้งข่าวกรณีอากาศยานประสบภัย ควรประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- 3.1.1.1 นามเรียกขาน แบบ เครื่องหมายสัญชาติ ทะเบียน สี และสภาพลักษณะของอากาศยาน
- 3.1.1.2 ตำแหน่งของอากาศยานประสบภัยนั้น อาจกำหนดโดยเส้นรุ้งและเส้นแวง หรือระบุเป็นระยะ และทิศจริงจากจุดเด่นใกล้เคียงในพื้นที่ภูมิประเทศ
- 3.1.1.3 แจ้งลักษณะคลื่น ทิศทางและความเร็วลม
- 3.1.1.4 เวลาที่พบเห็นเหตุการณ์นั้น
- 3.1.1.5 จำนวนบุคคลผู้รอดชีวิต (ถ้ามี) และผู้รอดชีวิตนั้นละทิ้งอากาศยาน ตำแหน่งที่อากาศยาน ออกเดินทางและจุดหมายปลายทาง
- 3.1.1.6 สภาพร่างกายของผู้รอดชีวิตตามที่ได้พบเห็น
- 3.1.1.7 การให้ความช่วยเหลือเบื้องต้น
- 3.1.1.8 การเกิดมลภาวะในทะเล เช่น คราบน้ำมัน สารเคมีรั่วไหล เป็นต้น

3.1.2 การประเมินค่าข่าวการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานประสบภัย จะต้องพิจารณาประเมินค่าของข่าว ดังต่อไปนี้

- 3.1.2.1 ข่าวจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและหน่วยบริการจราจรทางอากาศ พิจารณาประเมินค่า ข่าวและกำหนดขั้นตอนภาวะฉุกเฉินเป็นไปตามข่าวนั้น
- 3.1.2.2 ข่าวจากหน่วยงานหรือบุคคลอื่นจะต้องใช้ดุลยพินิจประเมินค่าข่าว และกำหนดขั้นตอน ภาวะฉุกเฉินของข่าวนั้น เพื่อจะได้ปฏิบัติตามควรแก่กรณีต่อไป
- 3.1.2.3 การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยจะต้องได้ผลดี คุ่มค่า ประหยัด ปลอดภัย และเหมาะสม
- 3.1.2.4 พิจารณาดูเหตุการณ์และสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป
- 3.1.2.5 เวลา และลำดับความเร่งด่วนในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย เช่น เวลากลางวัน-กลางคืน หรือในกรณีผู้ประสบภัยตกในทะเลที่มีอากาศหนาวเย็นจะต้องรีบช่วยเหลือทันทีและลำดับความเร่งด่วน ในสิ่งแรกซึ่งจะต้องทำ คือหึ่งเครื่องเวชภัณฑ์ น้ำและอาหารให้โดยเร็ว
- 3.1.2.6 พิจารณาดูสภาพของอากาศบริเวณที่ประสบภัย
- 3.1.2.7 พิจารณาดูสิ่งทีอาจเป็นอันตรายต่อทีมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- 3.1.2.8 ภูมิประเทศ
- 3.1.2.9 สมรรถภาพของทีมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- 3.1.2.10 เกี่ยวกับพื้นที่ระหว่างประเทศใกล้เคียง
- 3.1.2.11 เครื่องมือเครื่องใช้ และเครื่องอำนวยความสะดวก ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.1.3 การแจ้งเหตุให้ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.1.3.1 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จะต้องพิจารณาแจ้งเหตุ ให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งอยู่ใกล้จุดที่เกิดเหตุประสบภัยมากที่สุด รวมทั้งพิจารณา ความพร้อมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และเครื่องบริภัณฑ์ตามลำดับ ให้เป็นผู้ทำการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย ทั้งนี้เพื่อจะได้ปฏิบัติภารกิจได้ทันที

3.1.3.2 พิจารณาแนะนำแบบของการค้นหาและช่วยเหลือที่เหมาะสมที่สุด จำนวน 4 แบบ ดังต่อไปนี้

- (1) การค้นหาด้วยสายตา (Visual Search Patterns)
- (2) การค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Search Pattern)
- (3) การค้นหาในเวลากลางคืน (Night Search Pattern)
- (4) การค้นหาทางพื้นดิน (Land Search Pattern)

3.1.3.3 พิจารณาแจ้งเหตุไปยังหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยต่าง ๆ ที่มีอากาศยานและเรือ ให้เตรียมพร้อมให้การช่วยเหลือ (ตามลำดับหน่วยหลักและสนับสนุน) ดังนี้

- (1) กระทรวงกลาโหม (กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ)
- (2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (3) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค 1, 2 และ 3
- (4) กระทรวงมหาดไทย
- (5) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- (6) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- (7) กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า)

3.1.4 การรายงานผลการปฏิบัติการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จะต้องรายงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ และหน่วยงานที่ปฏิบัติการเกี่ยวข้องทราบทุกกระยะว่า ผลการปฏิบัติการเป็นอย่างไรบ้าง โดยจะรายงานผลขณะปฏิบัติการอยู่ในอากาศ ในทะเล หรือเมื่อกลับถึงฐานปฏิบัติการแล้วแต่กรณีผลของการรายงานนั้น ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ จะนำไปประกอบการพิจารณาเพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามความเหมาะสมต่อไป

3.1.5 การยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ จะต้องแจ้งการยกเลิกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีดังต่อไปนี้

3.1.5.1 ได้พบอากาศยานหรือเรือ และได้ดำเนินการช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบอุบัติเหตุเรียบร้อยแล้ว

3.1.5.2 ได้ดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นระยะเวลายาวนาน แต่ไม่พบอากาศยานหรือเรือ และได้พิจารณาแล้วเห็นว่าความหวังที่จะช่วยผู้รอดชีวิตนั้นสิ้นโอกาส โดยการประเมินผลจากการรายงานผลการปฏิบัติของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้จัดทำข้อพิจารณาและตัดสินใจ ข้อกำหนด เงื่อนไข ไว้ในคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

3.2 ขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.2.1 ขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน (Emergency Phases) ภาวะฉุกเฉินแบ่งออกเป็น 3 ขั้น คือ ขั้นสงสัย (Uncertainty Phase) ใช้ตัวย่อว่า INCERFA, ขั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) ใช้ตัวย่อว่า ALERFA และขั้นประสบภัย (Distress Phase) ใช้ตัวย่อว่า DETRESFA ผู้ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงอนุญาต

ทุกแห่ง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ต้องรายงานศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที เพื่อพิจารณาว่าอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉินตามขั้นต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว การพิจารณาขั้นของภาวะฉุกเฉินมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

3.2.1.1 ขั้นสงสัย (Uncertainty Phase) เมื่อ

(1) ไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานภายในเวลา 30 นาที หลังจากเวลาที่ควรได้รับการติดต่อจากอากาศยานหรือหลังจากเวลาที่ได้พยายามติดต่อกับอากาศยานเป็นครั้งแรก โดยถือเอาเวลาที่ถึงกำหนดก่อนเป็นเกณฑ์ หรือ

(2) อากาศยานยังมาไม่ถึงภายในเวลา 30 นาที หลังจากเวลาที่กำหนดว่าจะมาถึง และได้แจ้งครั้งสุดท้ายให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบแล้ว หรือหลังจากเวลาที่หน่วยบริการจราจรทางอากาศกำหนดว่าอากาศยานนั้นจะบินมาถึง โดยถือเวลาที่ถึงกำหนดเป็นเกณฑ์

3.2.1.2 ขั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) เมื่อ

(1) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นสงสัย ซึ่งต่อมาได้พยายามติดต่อกับอากาศยานหรือสอบถามแหล่งข่าวที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แล้ว แต่ยังไม่ทราบข่าวของอากาศยาน หรือ

(2) อากาศยานได้รับคำแนะนำให้ลงและยังไม่มาลงภายในเวลา 5 นาที ของเวลาที่กำหนดว่าจะลง และไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานอีกเลย หรือ

(3) ได้รับรายงานว่ามีสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลง แต่ยังไม่ถึงจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย (Forced Landing) เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นจะคลี่คลายลง หรือ

(4) เป็นที่ทราบหรือเชื่อว่า อากาศยานถูกแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Act of Unlawful Interference)

3.2.1.3 ขั้นประสบภัย (Distress Phase) เมื่อ

(1) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นเตรียมพร้อม ซึ่งได้พยายามติดต่อกับอากาศยานต่อไปอีก แต่ไม่ได้ผลจนเป็นที่น่าเชื่อว่าอากาศยานจะประสบภัย หรือ

(2) ได้พิจารณาแล้วว่า น้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยานหมด หรือมีไม่เพียงพอที่จะสามารถบินต่อไปยังที่ปลอดภัย หรือ

(3) ได้รับรายงานว่ามีสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลง ซึ่งอาจจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือ

(4) ได้รับรายงานหรือมีเหตุผลที่น่าเชื่อว่าอากาศยานกำลังทำการลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือได้ลงด้วยเหตุสุดวิสัยแล้ว (เว้นแต่จะมีเหตุผลที่แน่นอนว่า อากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานจะไม่ประสบอันตรายที่ร้ายแรง และเป็นอันตรายที่ใกล้จะถึงและไม่ต้องการความช่วยเหลือโดยทันทีทันใด)

(5) การบังเอิญพบเห็นอากาศยานที่ตก หรือพบเห็นโดยการตามสัญญาณ ELT

3.2.2 การรายงานภาวะฉุกเฉิน ต้องประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

3.2.2.1 INCERFA, ALERFA หรือ DETRESFA ตามขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน

3.2.2.2 หน่วยหรือบุคคลที่รายงาน

3.2.2.3 ลักษณะของภาวะฉุกเฉิน

3.2.2.4 ข้อความที่สำคัญ ๆ จากแผนการบิน

3.2.2.5 หน่วยที่ได้รับการติดต่อครั้งสุดท้าย เวลาและความถี่คลื่นวิทยุที่ใช้ในการติดต่อ

3.2.2.6 ตำบิลที่รายงานครั้งสุดท้าย การหาตำบิลที่รายงานด้วยวิธีใด

3.2.2.7 สีและเครื่องหมายที่เด่นชัดของอากาศยาน

3.2.2.8 การดำเนินการเท่าที่สถานีรับรายงานว่าได้กระทำไปแล้ว

3.2.2.9 ข้อความอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากรายงานดังกล่าวข้างต้นแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ต้องได้รับรายงานดังต่อไปนี้เพิ่มเติมโดยทันที

(1) ข่าวที่มีประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีที่อากาศยานประสบเหตุฉุกเฉินเพิ่มมากขึ้น

(2) ข่าวที่อากาศยานไม่ประสบภาวะฉุกเฉินต่อไปอีกแล้ว

3.2.3 วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉิน

3.2.3.1 เมื่อเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หน่วยระวังภัยหรือหน่วยอื่นใดได้ทราบเหตุการณ์อันควรเชื่อได้ว่ามีอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉินต้องรีบส่งข่าวทั้งหมดให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที

3.2.3.2 เมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้รับรายงานข่าวอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉิน ต้องนำข่าวนั้นมาประเมินค่าและตัดสินใจปฏิบัติการตามที่จำเป็น

3.2.3.3 ข่าวเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉินที่ได้รับจากหน่วยใด ๆ (เว้นแต่ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องพิจารณากำหนดขั้นของภาวะฉุกเฉินนั้น ๆ เพื่อปฏิบัติตามควรแก่กรณีต่อไป

3.2.4 วิธีปฏิบัติของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในระหว่างขั้นของภาวะฉุกเฉิน

3.2.4.1 ขั้นสงสัย ในระหว่างที่อยู่ในขั้นสงสัย ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องติดต่อประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อหาข่าวเพิ่มเติมสำหรับนำมาประเมินค่าโดยรวดเร็ว

3.2.4.2 ขั้นเตรียมพร้อม เมื่อเหตุการณ์เข้าขั้นเตรียมพร้อม ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องแจ้งให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยที่เหมาะสมทราบทันที เพื่อเตรียมพร้อมที่จะออกปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.2.4.3 ขั้นประสบภัย เมื่อเชื่อว่าอากาศยานประสบภัยหรืออยู่ในขั้นประสบภัย ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) แจ้งหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เหมาะสม ตลอดถึงบริการอื่น ๆ ที่สามารถค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยออกปฏิบัติการตามแผนที่กำหนดไว้

(2) สอบหาตำบิลที่อยู่ของอากาศยาน ให้แน่ชัด ประเมินการความคลาดเคลื่อนของตำบิลดังกล่าว และนำข้อมูลตลอดจนสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดเขตพื้นที่จะทำการค้นหา

(3) แจ้งเหตุการณ์และข่าวความเคลื่อนไหวให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ผู้ประกอบกิจการ) ของอากาศยานที่ประสบภัยทราบอย่างต่อเนื่อง

(4) แจ้งเหตุการณ์ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศข้างเคียงทราบ (ในกรณีประสบเหตุพื้นที่ติดต่อกับประเทศข้างเคียง) เมื่อเห็นว่าศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ นั้นอาจให้ความช่วยเหลือ หรือมีหน้าที่ต้องปฏิบัติการณ์

(5) ร้องขอให้อากาศยาน เรือ สถานีวิทยุผ่องหรือบริการอื่น ๆ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

ก. เผ่าพึ่งการส่งข่าวจากอากาศยานที่ประสบภัย จากวิทยุช่วยชีวิตหรือจากประกาศรบบอกตำแหน่งในภาวะฉุกเฉิน

ข. ช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยเท่าที่สามารถกระทำได้

ค. แจ้งศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่เกี่ยวข้องให้ทราบผลความคืบหน้าในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(6) จัดทำแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยอาศัยเหตุการณ์ที่ได้ทราบมาและแจ้งผลนั้น เพื่อแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ สำหรับสั่งการค้นหาและช่วยเหลือโดยทันที

(7) ปรับแผนปฏิบัติดังกล่าวให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(8) รายงานเหตุการณ์ให้รัฐเจ้าของทะเบียนของอากาศยานที่ประสบภัยทราบ

(9) รายงานเหตุการณ์ให้เจ้าหน้าที่สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุทราบ

3.2.5 การเริ่มต้นการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีที่ไมทราบตำบลที่สูญหายของอากาศยาน

ในกรณีที่ได้มีการประกาศขั้นของภาวะฉุกเฉิน โดยไมทราบตำบลที่สูญหายของอากาศยาน และอากาศยานนั้นอาจอยู่ในเขตการค้นหาและช่วยเหลือ 1 เขต หรือ 2 เขตขึ้นไป ให้ปฏิบัติดังนี้

3.2.5.1 เมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้รับแจ้งข่าวว่าอากาศยานอยู่ในขั้นของภาวะฉุกเฉิน โดยยังไม่ทราบว่าการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือใด ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยประสานกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หน่วยจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ในบริเวณเส้นทางที่อากาศยานประสบเหตุโดยต่อเนื่อง แล้วปฏิบัติการตามที่เหมาะสม ตามขั้นของภาวะฉุกเฉิน และหารือกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเพื่อให้ทราบว่าหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยใดจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อไป

3.2.5.2 หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง มีดังนี้

(1) อากาศยานรายงานตำบลที่ครั้งสุดท้ายในเขตรับผิดชอบของหน่วยใด ให้หน่วยนั้นเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

(2) ถ้าอากาศยานรายงานตำบลที่อยู่ ณ บริเวณติดต่อของเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของหน่วยสองหน่วยที่มีเขตติดต่อกัน ให้หน่วยที่รับผิดชอบในเขตซึ่งอากาศยานจะมุ่งหน้าไปเป็นผู้รับผิดชอบ

(3) ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่มีเครื่องรับ - ส่งวิทยุสื่อสาร หรือมีแต่ไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารกันได้ หรือไม่ได้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่จะต้องทำการสื่อสารทางวิทยุ ให้อากาศยานที่รับผิดชอบในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งอากาศยานนั้นมุ่งหน้าไปลงเป็นผู้รับผิดชอบ

(4) เว้นแต่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เกี่ยวข้องจะทำได้ ทำความตกลงร่วมกันเป็นอย่างอื่น

3.2.5.3 เมื่ออากาศยานอยู่ในขั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ซึ่งรับผิดชอบในการประสานงาน ต้องแจ้งให้หน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องทราบเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่อากาศยานประสบภัย และข่าวความคืบหน้าของเหตุการณ์นั้น ในทำนองเดียวกัน หน่วยงานทั้งหมดเมื่อได้ทราบข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัยต้องแจ้งหน่วยที่รับผิดชอบโดยตรง และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบต่อไป

3.2.6 การแจ้งข่าวให้กับอากาศยานซึ่งประสบภาวะฉุกเฉิน

ถ้าสามารถปฏิบัติได้ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งรับผิดชอบการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งให้ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งอากาศยานที่ประสบภาวะฉุกเฉินทำการบินทราบถึงการปฏิบัติเท่าที่ได้ดำเนินการไป เพื่อให้ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศนั้น จะได้ส่งข่าวการปฏิบัติให้อากาศยานนั้นทราบต่อไป

3.2.7 การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีอากาศยานประสบเหตุ ภายในพื้นที่ปฏิบัติการของสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงที่อยู่ในความรับผิดชอบของสนามบินนั้น ระยะทาง 5 ไมล์ทะเล (5 NM) หรือ ประมาณ 8 กิโลเมตร รอบสนามบิน ณ จุดอ้างอิง ให้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินของสนามบินนั้น

3.2.8 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งรับผิดชอบในการประสานงาน จะต้องคอยติดตามสถานการณ์ รายงานความคืบหน้า แจ้งหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องให้เตรียมความพร้อมในกรณี ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือเพิ่มเติมจากสนามบิน

3.2.9 วิธีปฏิบัติในกรณีที่การปฏิบัติอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐ 2 รัฐ หรือมากกว่า

ในกรณีที่การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จะต้องปฏิบัติในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมากกว่า 1 รัฐ โดยตามพันธกรณีรัฐแต่ละรัฐต้องให้ความช่วยเหลือ ปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่รับผิดชอบของรัฐนั้นร้องขอ และปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN Search and Rescue Standard Operating Procedures : ASEAN SAR SOP) โดยกำหนดเงื่อนไขในการตัดสินใจและผู้ตัดสินใจไว้ในคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

3.2.10 วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ภาคสนาม

เจ้าหน้าที่ในสนามซึ่งอำนวยความสะดวกปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรืออำนวยความสะดวกหนึ่งของการปฏิบัติดังกล่าวต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

3.2.10.1 ส่งการแก่งหน่วยภายใต้การอำนวยการของตน และแจ้งให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบถึงคำสั่งนั้นด้วย

3.2.10.2 รายงานผลการปฏิบัติงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบเป็นระยะ

3.2.11 วิธีปฏิบัติสำหรับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในการที่จะสั่งให้หยุดหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.2.11.1 ในระหว่างขั้นสงสัยและขั้นเตรียมพร้อมเมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จะต้องแจ้งให้หน่วยซึ่งได้แจ้งให้เตรียมการและแจ้งล่วงหน้าไว้แล้วทราบ

3.2.11.2 ในระหว่างขั้นประสบภัย

(1) เมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการที่จำเป็นเพื่อยุติการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และแจ้งให้เจ้าหน้าที่หน่วยต่าง ๆ ซึ่งได้แจ้งให้เตรียมพร้อมล่วงหน้าไว้แล้ว

(2) หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เมื่อได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

ก. ดำเนินการตามที่ได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ข. รายงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบเป็นระยะถึงจำนวนและความพร้อมของบริภัณฑ์และเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ค. รายงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบเป็นระยะ ถึงการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.2.12 วิธีปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ณ บริเวณที่เกิดเหตุ

เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ณ บริเวณที่เกิดเหตุ ต้องปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กำหนดไว้ดังนี้

3.2.12.1 ทำให้เป็นที่เชื่อแน่ว่าจะไม่มีกรกระทำที่เสี่ยงอันตรายในการที่จะทำให้อากาศยานเกิดไฟไหม้โดยการใช้ไฟแสงสว่างที่ไม่ถูกต้อง หรือโดยการใช้สิ่งที่จะก่อให้เกิดไฟฟ้าหรือประกายไฟที่เกิดจากการเสียดสี

3.2.12.2 ให้การช่วยเหลือแก่ผู้รอดชีวิต

3.2.12.3 ทำให้เป็นที่เชื่อแน่ว่า ชากของอากาศยาน หรือร่องรอยที่อากาศยานทำการลง ต้องไม่ถูกการเสียดสีหรือเปลี่ยนแปลง เว้นแต่มีความจำเป็น หรือได้รับคำแนะนำเป็นอย่างอื่น

3.2.13 วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ณ บริเวณที่เกิดเหตุ

เมื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยานพบเห็นอากาศยานที่ประสบภัยต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

3.2.13.1 ฝ้าดูอากาศยานที่ประสบภัย เพื่อประเมินสถานการณ์ในการให้ความช่วยเหลือ

3.2.13.2 ค้นหาตำแหน่งที่อยู่ของอากาศยานประสบภัยที่แน่นอน

3.2.13.3 รายงานศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงอนุญาตทุกแห่ง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ให้ทราบรายละเอียดดังต่อไปนี้ ให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถรายงานได้ ดังนี้

- (1) แบบของอากาศยานประสบภัย รวมทั้งนามเรียกขานและสภาพของอากาศยานนั้น
- (2) ตำแหน่งของอากาศยานประสบภัย โดยระบุเป็นพิกัดทางภูมิศาสตร์ หรือเป็นระยะทางและทิศจริงจากจุดเด่นในภูมิประเทศ หรือจากวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ
- (3) เวลาที่พบเห็นเป็นชั่วโมงและนาทีตามเวลามาตรฐานสากล (Coordinated Universal Time: UTC)
- (4) จำนวนบุคคลที่ได้พบเห็น
- (5) บุคคลเหล่านั้นได้ละทิ้งอากาศยานที่ประสบภัยหรือไม่
- (6) จำนวนบุคคลที่เห็นลอยอยู่ในน้ำ (ในกรณีเหตุประสบภัยเกิดในน้ำ)
- (7) สภาพของผู้รอดชีวิตตามที่พบเห็น

3.2.13.4 ปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศร้องขอ

3.2.13.5 เว้นแต่ไม่สามารถกระทำได้ ในสถานการณ์ที่พิจารณาแล้วอาจไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้าอากาศยานเครื่องแรกที่มีใช้อากาศยานค้นหา บินไปถึงบริเวณที่ประสบอุบัติเหตุ อากาศยานนั้นต้องรับหน้าที่เป็นผู้ประสานอากาศยาน บริเวณที่เกิดเหตุกับอากาศยานอื่น ๆ ที่บินไปถึงในภายหลังจนกว่าอากาศยานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเครื่องแรกจะบินมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุ ถ้าในระหว่างนั้นอากาศยานดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องได้ จะต้องทำความตกลงกับอากาศยานอื่นเพื่อให้อากาศยานที่สามารถทำการติดต่อกับหน่วยงานดังกล่าวต่อไปจนกระทั่งอากาศยานค้นหาเครื่องแรกได้บินมาถึงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

(2) เมื่อมีความจำเป็นที่อากาศยานจะนำทางให้พาหนะใด ๆ ไปยังบริเวณที่อากาศยานประสบภัย อากาศยานต้องให้คำแนะนำที่ชัดเจน โดยวิธีหนึ่งวิธีใดที่เห็นว่าสมควร แต่ถ้าไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ อากาศยานนั้นต้องใช้สัญญาณที่ถูกต้องทำการติดต่อตามที่ได้กำหนดไว้ตามสัญญาณการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(3) เมื่อมีความจำเป็นที่อากาศยานจะต้องติดต่อกับผู้รอดชีวิตหรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือภาคพื้นดินแต่ไม่มีวิทยุสื่อสารที่ใช้ได้ทั้งรับและส่ง อากาศยานนั้น ถ้าสามารถปฏิบัติได้ ต้องทิ้งเครื่องมือสื่อสารซึ่งสามารถติดต่อกันได้โดยตรง

(4) เมื่อได้รับสัญญาณจากภาคพื้น อากาศยานต้องตอบรับว่าเข้าใจความหมายของสัญญาณนั้นหรือไม่ โดยวิธีการที่กำหนดไว้ใน “รหัสสัญญาณการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย” (International Code of Signal) ตามคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ และที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Operation Manual)

3.2.14 วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ผู้ประสานอากาศยาน เมื่อได้รับข่าวประสบภัย

เมื่อใดก็ตามที่ได้รับสัญญาณประสบภัย ข่าวประสบภัยทางวิทยุ ทางโทรศัพท์ หรือสื่ออื่นใด นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

3.2.14.1 บันทึกตำบลที่ของอากาศยานที่ประสบภัยไว้ (ถ้าทราบ)

3.2.14.2 หากเป็นไปได้ หาทิศทางของสัญญาณที่ส่งมา

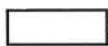
3.2.14.3 แจ้งศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ทราบถึงข่าวประสบภัยนั้น

3.2.14.4 พิจารณาดัดสินใจในระหว่างรอคำแนะนำจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ในการที่จะบินไปยังตำบลที่ซึ่งระบุไว้ในข่าวแจ้งเหตุอันตรายนั้น

3.2.14.5 การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในการปฏิบัติการทางอากาศให้ดำเนินการติดต่อสื่อสารและปฏิบัติตามคำแนะนำของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

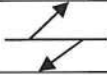
3.3 รหัสสัญญาณระหว่างภาคพื้นและอากาศ

3.3.1 รหัสสัญญาณใช้สำหรับผู้รอดชีวิต

ลำดับที่	ความหมาย	สัญลักษณ์
1	ต้องการความช่วยเหลือ	V
2	ต้องการความช่วยเหลือทางการแพทย์	X
3	ตอบปฏิเสธ	N
4	ตอบรับ	Y
5	กำลังเดินทางไปทางทิศนี้	↑
6	ต้องการการรักษาพยาบาล - บาดเจ็บสาหัส	
7	ต้องการเวชภัณฑ์	
8	ต้องการอาหารและน้ำ	F
9	ต้องการแผนที่และเข็มทิศ	

ลำดับที่	ความหมาย	สัญลักษณ์
10	ต้องการโคมไฟสัญญาณพร้อมด้วยแบตเตอรี่และวิทยุ	I I
11	อากาศยานได้รับความเสียหายมาก	⌏
12	ทั้งหมดปลอดภัย	LL
13	ไม่เข้าใจ	JL

3.3.2 รหัสสัญญาณจากพื้นสู่อากาศสำหรับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ลำดับที่	ความหมาย	สัญลักษณ์
1	การปฏิบัติเสร็จสิ้นแล้ว	L L L
2	เราพบผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ทุกคนแล้ว	LL
3	เราพบผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่บางคนแล้ว	++
4	เราไม่สามารถปฏิบัติการต่อไปได้ กำลังกลับฐานที่ตั้ง	X X
5	เราแยกกำลังออกเป็น 2 หมู่ แต่ละหมู่ไปทางลูกศรชี้	
6	ได้รับข้อมูลว่าอากาศยานไปทางทิศนี้	
7	ไม่พบอะไรเลย จะดำเนินการค้นหาต่อไป	N N

3.3.3 รหัสสัญญาณอื่นๆ เช่น สัญญาณควัน และสัญญาณแสง ฯลฯ

3.3.4 ขนาดของรหัสสัญญาณ (โดยสัญลักษณ์ของรหัสดังกล่าวต้องมีความยาวอย่างน้อย 2.5 เมตร (8 ฟุต) และต้องจัดทำให้เห็นได้อย่างเด่นชัดเท่าที่สามารถจะทำได้)

หมายเหตุ

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

2. การดึงดูดให้เกิดความสนใจต่อสัญญาณดังกล่าว อาจจะทำโดยใช้วิทยุ การจุดไฟ ปล่องควันแสงสะท้อน และอื่น ๆ

3. สัญญาณอากาศสู่พื้น

3.1 สัญญาณจากอากาศยานดังต่อไปนี้ หมายความว่า อากาศยานได้เข้าใจสัญญาณจากพื้นแล้ว คือ

3.1.1 ในระหว่างเวลากลางวัน

- โดยการโคลงปีกของอากาศยาน

3.1.2 ในระหว่างเวลากลางคืน

- เปิด - ปิดไฟส่องทางลงเป็นจำนวน 2 ครั้ง แต่ถ้าอากาศยานไม่มีไฟส่องทางลง ให้เปิด - ปิดไฟเตือนอากาศ จำนวน 2 ครั้ง

3.2 ถ้าไม่มีการส่งสัญญาณดังกล่าว หมายความว่า อากาศยานไม่เข้าใจสัญญาณภาคพื้น

บทที่ 4 แนวทางการขับเคลื่อนแผนการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยแห่งชาติไปสู่การปฏิบัติ

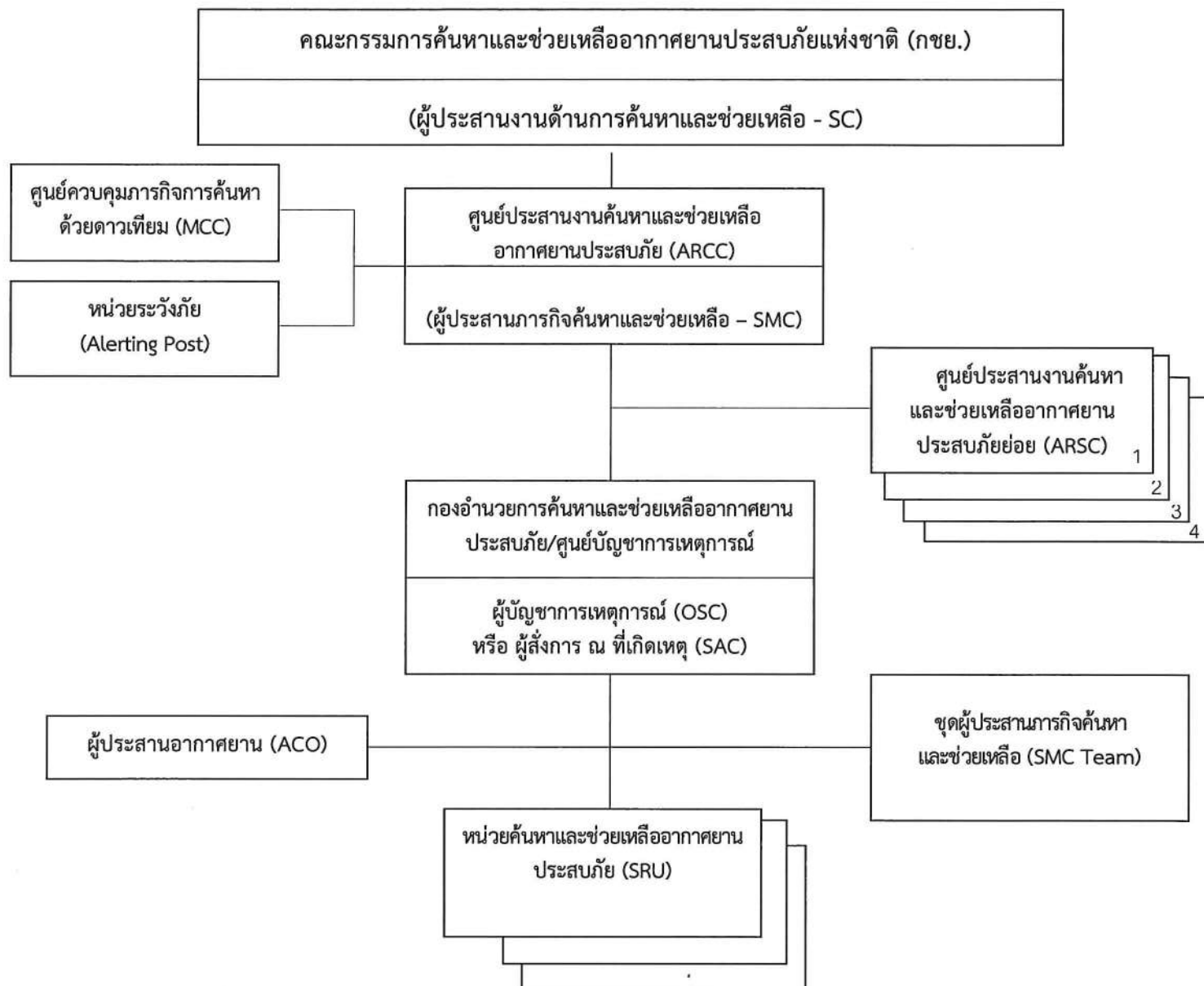
สำหรับการดำเนินการตามแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เป็นแนวทางและขั้นตอนสรุปเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเจ้าหน้าที่ ศูนย์ประสานงานฯ เมื่อได้รับทราบข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัย จะต้องพิจารณาประเมินค่าของข่าวว่าเป็น ความจริงหรือไม่ และการประสบภัยดังกล่าวอยู่ในขั้นใด เว้นแต่ในกรณีที่ได้รับข่าวจากหน่วยควบคุมการจราจร ทางอากาศ ให้สามารถปฏิบัติตามขั้นตอนประสบภัยได้ตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างรวดเร็ว โดยเริ่มต้นตั้งแต่ การตรวจสอบค้นหาด้วยระบบสื่อสาร และดาวเทียม รวมทั้งพิจารณาตรวจสอบจากแผนการบิน และติดต่อ สอบถามไปยังหอบังคับการบินบริเวณใกล้เคียงตามเส้นทางที่คาดว่าอากาศยานอาจจะไปลงหรือไปจอด หรือเส้นทางในแผนการบิน และเมื่อตรวจสอบแล้วไม่พบ จะต้องรีบดำเนินการหาข้อมูลจากจตุรกายานครั้ง สุดท้าย จำนวนเชื้อเพลิง ความเร็วในการเดินทาง สภาพลักษณะอากาศ และรายละเอียดอื่น ๆ ประกอบกัน เท่าที่ จะสามารถหาได้ เพื่อนำมาคิดคำนวณหาจุดต่ำสุดที่อากาศยานประสบภัย รวมทั้งพื้นที่ค้นหา ซึ่งเจ้าหน้าที่ศูนย์ ประสานงานฯ จะได้พิจารณาวางแผนและร้องขอ (ตามระบบและวิธีการที่ได้กำหนดและตกลงกันไว้) ให้หน่วย ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ที่อยู่ใกล้เคียงและมีความพร้อมมากที่สุด ออกทำการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามความเหมาะสมกับภารกิจต่อไป โดยหน่วยงานในระบบค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการหรือปฏิบัติตามขั้นตอน ของแผนฯ ฉบับนี้ พร้อมทั้งจัดให้มีการติดตามการนำแผนไปทดสอบใช้ในการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยประจำปี เพื่อประเมินผลและนำไปสู่การปรับปรุงแผนฯ แบบบูรณาการต่อไป

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นไปด้วยความ เรียบร้อย รวดเร็ว และเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสามารถทำการฝึก หรือปฏิบัติร่วม/ผสมกับหน่วยงาน ต่าง ๆ ของประเทศไทยและต่างประเทศ จึงได้พิจารณาจัดทำคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยแห่งชาติ เป็นฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีชื่อว่า National SAR Operations Manual รวมทั้งจัดทำแผนการปฏิบัติงาน (Plans of Operations) ให้สอดคล้องกับคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (IAMSAR Manual Volume I, II, III) อีกด้วย

สำหรับ แนวทางการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ มีรายละเอียด ดังนี้

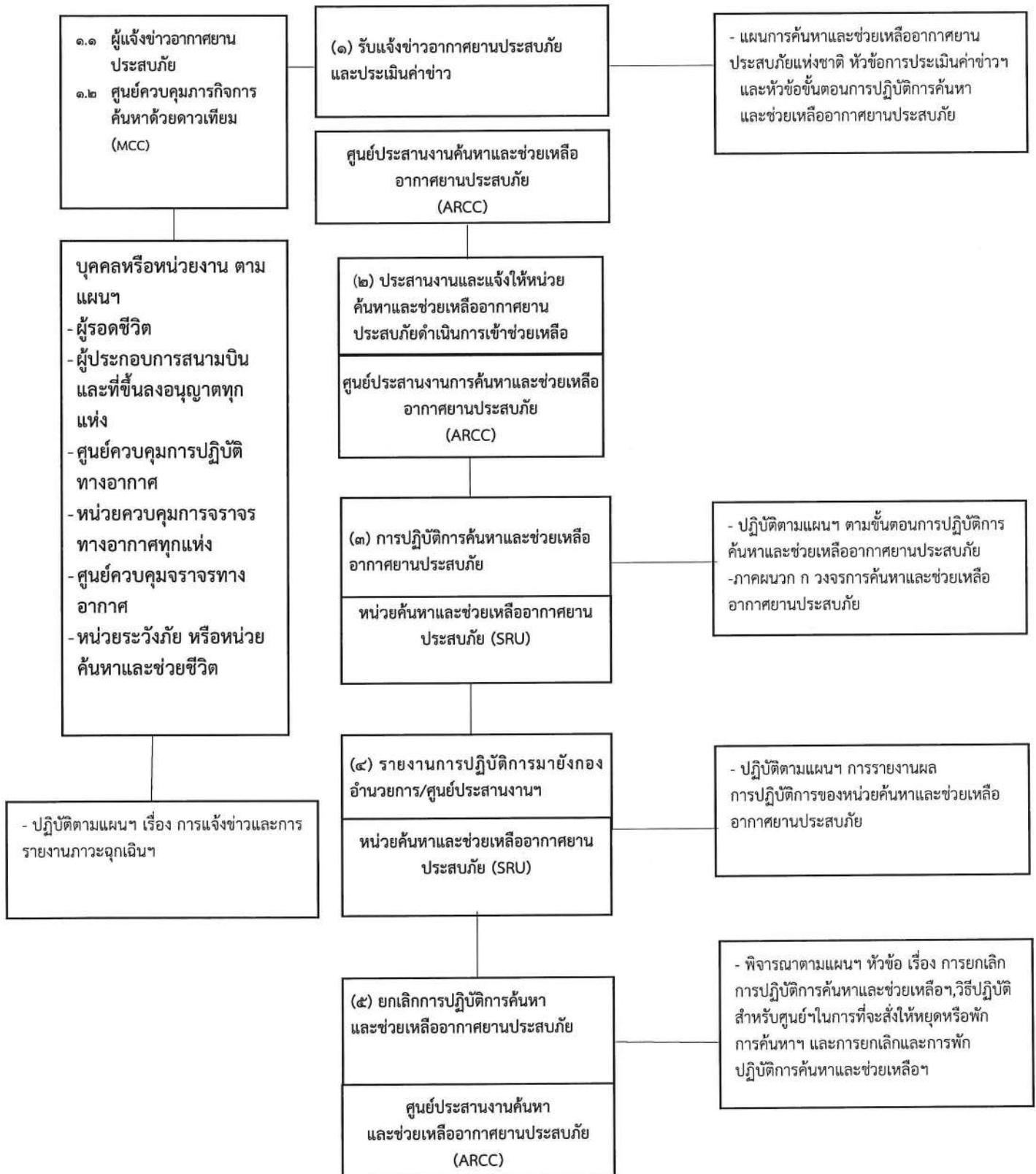
- 4.1 แผนผังการประสานงานและปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- 4.2 ขั้นตอนการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (กรณีไม่มีการจัดตั้ง กองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์)
- 4.3 กรณีจัดตั้งกองอำนวยการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์

4.1 แผนผังการประสานงานและปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

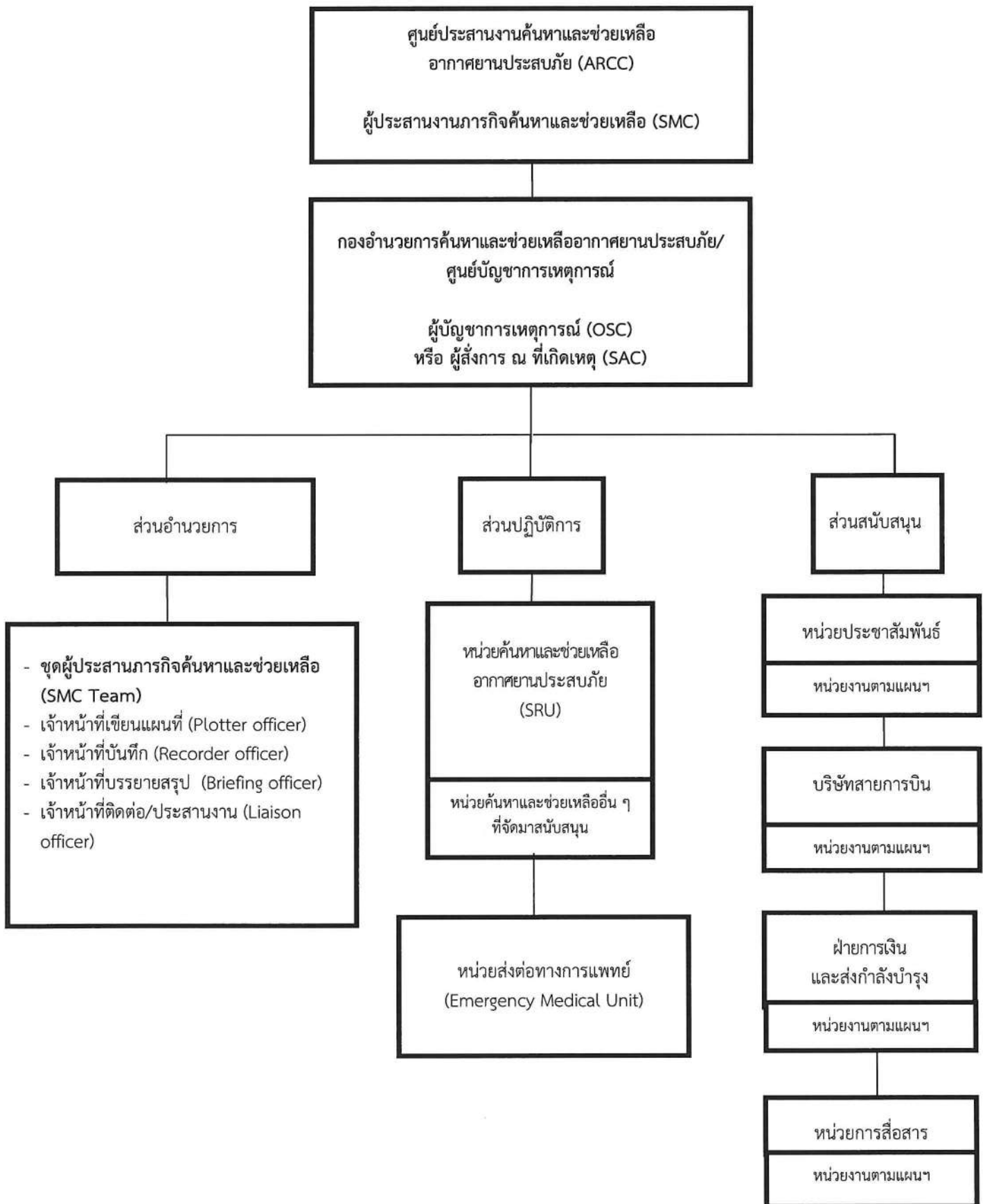


4.2 ขั้นตอนการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

4.2.1 กรณี ไม่มีการจัดตั้งกองอำนาจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย/ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์)



4.2.2 กรณีจัดตั้งกองอำนาจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย / ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์



บทที่ 5 การส่งต่อทางการแพทย์

5.1 นิยามศัพท์ทางการแพทย์

5.1.1 การบัญชาการ (Command) หมายถึง การทำหน้าที่อำนาจการ สั่งการหรือการควบคุมโดยอาศัยอำนาจที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎหมาย กฎระเบียบหรืออำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

5.1.2 การบัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command) หมายถึง หน่วยบัญชาการที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในภาพรวม และประกอบด้วยผู้บัญชาการเหตุการณ์ และเจ้าหน้าที่สนับสนุนที่ได้รับการมอบหมาย

5.1.3 การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) หมายถึง การจัดระบบและบริหารจัดการทรัพยากรและความรับผิดชอบเพื่อเผชิญเหตุการณ์ฉุกเฉินทุกรูปแบบ

5.1.4 บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander) หมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นและรับผิดชอบการพัฒนากลยุทธ์และกลวิธี และการสั่งใช้และการจัดส่งทรัพยากร ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบโดยรวม ต่อการปฏิบัติการตอบโต้เหตุฉุกเฉินและรับผิดชอบการจัดการการตอบโต้เหตุฉุกเฉินในสถานที่เกิดเหตุทั้งหมด

5.1.5 ระบบบัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command System : ICS) หมายถึง แนวทางในการบริหารจัดการเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับภัยทุกประเภทอย่างมีมาตรฐานในพื้นที่เกิดเหตุ ตั้งแต่เหตุฉุกเฉินขนาดเล็กไปจนถึงเหตุฉุกเฉินที่มีความซับซ้อนโดยผู้ปฏิบัติงานในบทบาทหน้าที่ต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการร่วมกันได้ภายใต้การบัญชาการแบบรวมศูนย์ (Unified Command) โดยปกติมีการจัดการโครงสร้างระบบเพื่อการปฏิบัติงานใน 5 สายงานหลัก คือ ส่วนบัญชาการ (Command) ส่วนปฏิบัติการ (Operation) ส่วนแผนงาน (Planning) ส่วนสนับสนุนกำลังบำรุงหรือโลจิสติกส์ (Logistics) และส่วนการเงิน/การบริหารจัดการ (Finance/Administration) ซึ่งมีความยืดหยุ่นในการปรับลดหรือขยายส่วนงานที่อาจจำเป็นหรือไม่จำเป็นต้องใช้งาน ขึ้นอยู่กับลักษณะของเหตุการณ์นั้น ๆ

5.1.6 การแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน หมายถึง การปฏิบัติการฉุกเฉิน การศึกษา การฝึกอบรม การค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับการประเมิน การจัดการ การบำบัดรักษาผู้ป่วยฉุกเฉิน

5.1.7 ปฏิบัติการฉุกเฉิน หมายถึง การปฏิบัติการด้านการแพทย์ฉุกเฉินนับแต่การรับรู้ถึงภาวะการณ์เจ็บป่วยฉุกเฉินจนถึงการดำเนินการให้ผู้ป่วยฉุกเฉินได้รับการบำบัด รักษาให้พ้นภาวะฉุกเฉิน ซึ่งรวมถึง การประเมิน การจัดการ การประสานงาน การควบคุม ดูแล การติดต่อสื่อสาร การลำเลียงหรือขนส่ง การตรวจวินิจฉัยและการบำบัดรักษาพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินทั้งนอกสถานพยาบาลและในสถานพยาบาล

5.1.8 หน่วยปฏิบัติการ หมายถึง หน่วยงานหรือองค์กรที่ปฏิบัติการฉุกเฉิน

5.1.9 ผู้ปฏิบัติการ หมายถึง บุคคลซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉินตามที่คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉินกำหนด

5.1.10 ชุดปฏิบัติการ หมายถึง ชุดปฏิบัติการฉุกเฉินการแพทย์ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ได้แก่ แพทย์ พยาบาล นักปฏิบัติการฉุกเฉินการแพทย์ และเจ้าหน้าที่เวชกิจฉุกเฉินที่ผ่านการอบรมหลักสูตรที่สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติกำหนด ในกรณีที่ต้องปฏิบัติการฉุกเฉินการแพทย์ทางอากาศต้องผ่านการอบรมการลำเลียงผู้ป่วยทางอากาศยาน พร้อมด้วยอุปกรณ์ เวชภัณฑ์ และพาหนะที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน รวมถึงอากาศยานตามที่สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) กำหนด

5.2 กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คู่มือ และเอกสารที่เกี่ยวข้องทางการแพทย์

5.2.1 พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551

5.2.2 พระราชบัญญัติสถานพยาบาล พ.ศ. 2541

5.2.3 คู่มือขั้นตอนการบัญชาการทางการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

5.2.4 คู่มือแนวทางการปฏิบัติส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินด้วยอากาศยาน พ.ศ. 2557

5.2.5 คู่มือแนวทางการส่งต่อผู้บาดเจ็บทางบก กระทรวงสาธารณสุข

5.2.6 คู่มือแนวทางการจัดบริการห้องฉุกเฉิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

5.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน

5.3.1 กระทรวงสาธารณสุข

5.3.2 กระทรวงกลาโหม

5.3.3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

5.3.4 ภาครัฐและเอกชน

5.3.5 องค์การการกุศล

5.3.6 สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

5.4 ขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์

5.4.1 ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ทางการแพทย์

5.4.1.1 บัญชาการเหตุการณ์ทางการแพทย์ ณ จุดเกิดเหตุ

5.4.1.2 กำกับดูแลและอำนวยความสะดวก การส่งต่อทางการแพทย์

5.4.1.3 ตรวจสอบและติดตามการส่งต่อทางการแพทย์

5.4.1.4 แจ้งข่าวผู้บาดเจ็บ หลังจากเข้ารับการรักษา ณ สถานพยาบาลที่เหมาะสม ให้แก่ญาติผู้บาดเจ็บรับทราบ

5.4.2 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

5.4.2.1 รับแจ้งเหตุ

5.4.2.2 ตรวจสอบข่าว

5.4.2.3 แจ้งเหตุ และประสานศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด) กระทรวงสาธารณสุข เพื่อขอสนับสนุนการปฏิบัติการส่งต่อทางการแพทย์

5.4.2.4 ติดตาม และรายงานสถานการณ์ต่อศูนย์บัญชาการเหตุการณ์

5.4.3 ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัดสังกัดกระทรวงสาธารณสุขและสังกัดองค์การบริหารส่วนจังหวัด

5.4.3.1 รับแจ้งเหตุ หมายเลขโทรศัพท์ : (เบอร์ตรงศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพื้นที่เกิดเหตุ หรือ สายด่วน 1669)

5.4.3.2 ประสานงานและสั่งการหน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน

5.4.3.3 ติดตาม และรายงานสถานการณ์

5.4.4 หน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน (ณ จุดเกิดเหตุ)

5.4.4.1 ตรวจสอบเหตุ และรายงานกลับศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัดทราบ

5.4.4.2 บัญชาการทางการแพทย์

(1) เตรียมสถานที่และกำหนดพื้นที่ เพื่อใช้ประเมินและคัดแยกผู้บาดเจ็บ

(2) ประเมินและคัดแยกผู้บาดเจ็บออกเป็น 3 ระดับ (อ้างอิงตาม คู่มือแนวทางการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติการคัดแยกผู้ป่วยฉุกเฉิน และจัดลำดับการบริบาล ณ ห้องฉุกเฉินตามหลักเกณฑ์ที่ สพฉ. กำหนด)

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

5.4.5 สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) (การลำเลียงทางน้ำและทางอากาศ)

5.4.5.1 ปฏิบัติตามแนวทางการส่งต่อผู้ป่วยของ สพฉ. (อ้างอิงตาม คู่มือแนวทางการปฏิบัติการส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินด้วยอากาศยาน พ.ศ. 2557)

5.4.5.2 หมายเลขโทรศัพท์ : (เบอร์ตรงศูนย์เรนทร 02 872 1669)

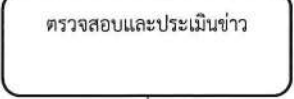
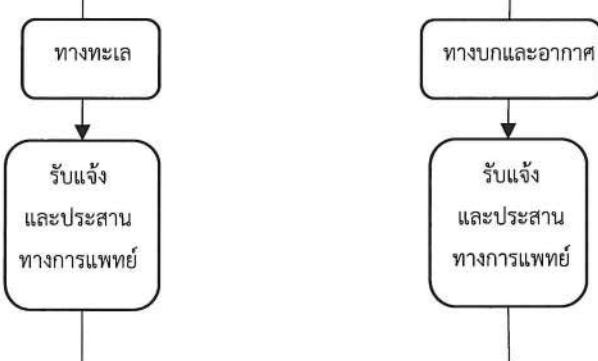
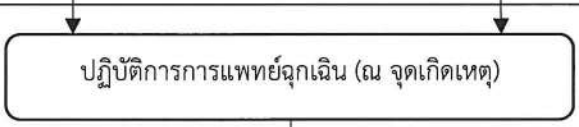
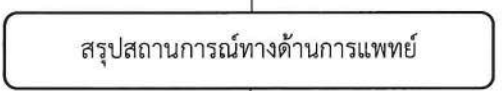
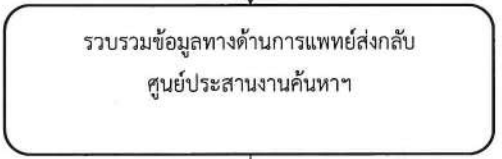
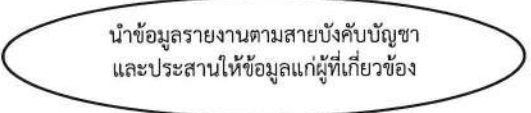
5.4.6 หน่วยส่งต่อทางการแพทย์ (บริเวณพื้นที่เกิดเหตุ)

5.4.6.1 จัดเตรียมอุปกรณ์ในการส่งต่อทางการแพทย์ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนด

5.4.6.2 ปฏิบัติการส่งต่อผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลที่เหมาะสม

5.4.6.3 หมายเลขติดต่อ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพื้นที่เกิดเหตุ หรือ สายด่วน 1669)

5.5 แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติ

ลำดับ	ผังกระบวนการ	ผู้รับผิดชอบ	แบบฟอร์ม
1		ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	แบบรายงานอากาศยานประสบเหตุ
2		ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	คู่มือการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ
3		ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	คู่มือการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ
4		ทางบกและอากาศ ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัด (สาธารณสุขจังหวัด) สายด่วน ๑๖๖๙ ทางทะเล ศรชล./ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS)/ ปก. การช่วยเหลือทางทะเล	- ร่างแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล (ศรชล.) - แผนตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินทางทะเล (ศรีราชา VTS)
5		หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการแพทย์และสาธารณสุขฉุกเฉิน	- ขั้นตอนการบัญชาการทางการแพทย์ - วิธีการคัดแยกผู้บาดเจ็บ - แนวทางการส่งต่อผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลที่เหมาะสม
6		หน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน (ณ จุดเกิดเหตุ)	- แบบฟอร์มรายงานทรัพยากร หรือสถานการณ์ผู้บาดเจ็บ ตามแนวทางของ สธ.
7		ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการจังหวัดสังกัดกระทรวงสาธารณสุข และสังกัดองค์การบริหารส่วนจังหวัด	
8		ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	

บทที่ 6 การฝึกอบรมและการฝึกซ้อม

การฝึกอบรมมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยต่อระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อีกทั้งยังช่วยลดความเสี่ยงต่อความเสียหายและความสูญเสียของบุคลากรและทรัพยากรอันมีค่าของหน่วยงาน การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรในการประเมินความเสี่ยงต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่ดี จะส่งผลต่อความเชื่อมั่น ในการให้บริการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมไปถึงทำให้การคมนาคมทางอากาศมีความปลอดภัยสูงขึ้น

6.1 การฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน

6.1.1 การฝึกอบรมขั้นพื้นฐานมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรในหน่วยงานที่ให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยมีความรู้ความสามารถเป็นไปตามมาตรฐานสากล และลดโอกาสที่จะเกิดข้อผิดพลาดในการปฏิบัติการ เกิดการบาดเจ็บ และหรือเสียชีวิตขณะปฏิบัติหน้าที่

6.1.2 หน่วยงานที่ให้บริการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มีหน้าที่จัดทำแผนการฝึกอบรมสำหรับบุคลากร โดยมีระดับการฝึกอบรมดังนี้

- 6.1.2.1 การฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน (initial training)
- 6.1.2.2 การฝึกอบรมเฉพาะด้าน (specialized training)
- 6.1.2.3 การฝึกในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ (on-the-job training หรือ OJT)
- 6.1.2.4 การฝึกทบทวน (recurrent and refresher training)

6.1.3 หน่วยงานที่จำเป็นต้องมีการฝึกอบรม ได้แก่ :

- 6.1.3.1 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย (ARSC) และศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (MCC)
- 6.1.3.2 หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (SRU)
- 6.1.3.3 หน่วยระวังภัย (Alerting Post) และหน่วยสนับสนุน
- 6.1.3.4 หน่วยส่งต่อทางการแพทย์

6.1.4 หัวข้อในการฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้อ้างอิงจากคู่มือ IAMSAR Manual Volume I 2019 edition

6.1.5 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC) และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย (ARSC)

ในการฝึกอบรมผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SMC) ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ SMC ต้องผ่านการฝึกอบรมเบื้องต้นในหลักสูตรพื้นฐานที่เกี่ยวข้องด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมถึงการฝึกอบรมเฉพาะด้าน (Specialized Training) หรือหลักสูตรอื่นที่มีรายวิชาหรือรายการเนื้อหาที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

6.1.6 การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Unit หรือ SRU)

6.1.6.1 การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลือฯ ควรได้รับการฝึกอบรม ดังนี้

- (1) การประยุกต์ใช้ขั้นตอนการปฏิบัติ เทคนิค และอุปกรณ์ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยวิธีการบรรยาย การสาธิต การฝึกปฏิบัติ คู่มือ ตลอดจนเอกสารวารสารต่าง ๆ
- (2) การช่วยปฏิบัติงานหรือการสังเกตการณ์ขณะปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย สถานการณ์จริง
- (3) การฝึกอบรมเกี่ยวกับการประสานการปฏิบัติ เทคนิค และขั้นตอนการปฏิบัติงาน ในสถานการณ์สมมติ

6.1.6.2 รายละเอียดแนวทางในการจัดฝึกอบรมบุคลากรของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้เป็นไปตามแนวทางที่หน่วยงานเห็นว่าเหมาะสมกับภารกิจ โดยควรพิจารณาจัดการฝึกอบรมวิชาตามแนวทางที่ระบุไว้ในคู่มือ IAMSAR Manual

6.1.7 หน่วยระวังภัยและหน่วยสนับสนุน ให้จัดทำแนวทางและรายละเอียดการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง จัดให้มีการเรียนการสอน การฝึกอบรม โดยควรพิจารณาแนวทางจัดการฝึกอบรมวิชาตามที่ระบุไว้ในคู่มือ IAMSAR Manual ไปปรับใช้ในการฝึกอบรมของหน่วยงานตามความเหมาะสมกับภารกิจ ทั้งนี้ควรประกอบด้วยหัวข้อการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ปฏิบัติงาน เช่น การพยากรณ์และการเผยแพร่ข้อมูลเตือนภัย การเตรียมความพร้อมและสร้างความตระหนัก การรับรู้และเข้าใจความเสี่ยงจากข้อมูลที่ได้รับ ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบเตือนภัย รวมถึงจัดให้มีการฝึกกระบวนการระบบเตือนภัยเพื่อเป็นการทดสอบแผนปฏิบัติการ แผนเผชิญเหตุ ขั้นตอน เครื่องมือ อุปกรณ์ และความพร้อมของหน่วยงานอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง

6.1.8 หน่วยส่งต่อทางการแพทย์ จัดให้มีการศึกษาและฝึกอบรมการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการแพทย์ฉุกเฉิน ในการบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัยทั้งขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุด้วยการบริการทางการแพทย์ โดยการฝึกอบรมควรประกอบด้วยหัวข้อการฝึกอบรมอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ การรักษาพยาบาลขั้นพื้นฐาน การดูแลทั่วไป การป้องกันโรค การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ รวมถึงการส่งเคราะห์เครื่องอุปโภคบริโภค ตลอดจนอุปกรณ์ และบริการอื่น ๆ ตามความจำเป็น

6.2 การฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Exercise หรือ SAREX)

6.2.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทั้งหมดควรมีการประสานงานและการฝึกซ้อมร่วมกันเป็นระยะ โดยให้สำนักงาน กชย. เป็นผู้รับผิดชอบการจัดการฝึกซ้อม โดยมีหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในประเทศ และหรือกับหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของรัฐใกล้เคียง เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ประสบการณ์ และพัฒนาทักษะการประสานงานและการติดต่อสื่อสารให้กับบุคลากร อีกทั้ง ควรมีการทดสอบการฝึกซ้อมเพื่อนำไปปรับปรุงแผนปฏิบัติการและการติดต่อสื่อสาร ซึ่งการฝึกซ้อมโดยทั่วไป แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

6.2.1.1 การฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสาร (Communications Exercise) เนื่องจากมีกระบวนการและใช้ระยะเวลาวางแผนในการฝึกซ้อมไม่มาก การฝึกซ้อมดังกล่าวจะใช้วิธีการสื่อสารทุกช่องทางเป็นระยะระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายในการประสานงาน เพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อเกิดเหตุประสบภัยขึ้นจริง เจ้าหน้าที่จะสามารถติดต่อสื่อสารเพื่อประสานภารกิจระหว่างกันได้

6.2.1.2 การฝึกซ้อมการประสานงาน (Coordination Exercise) เป็นการจำลองการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินโดยใช้สถานการณ์สมมติต่าง ๆ การฝึกซ้อมประเภทนี้อาจมีกระบวนการและใช้ระยะเวลาวางแผนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการฝึกซ้อมร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยปกติจะใช้เวลาหนึ่งถึงสามวันใน

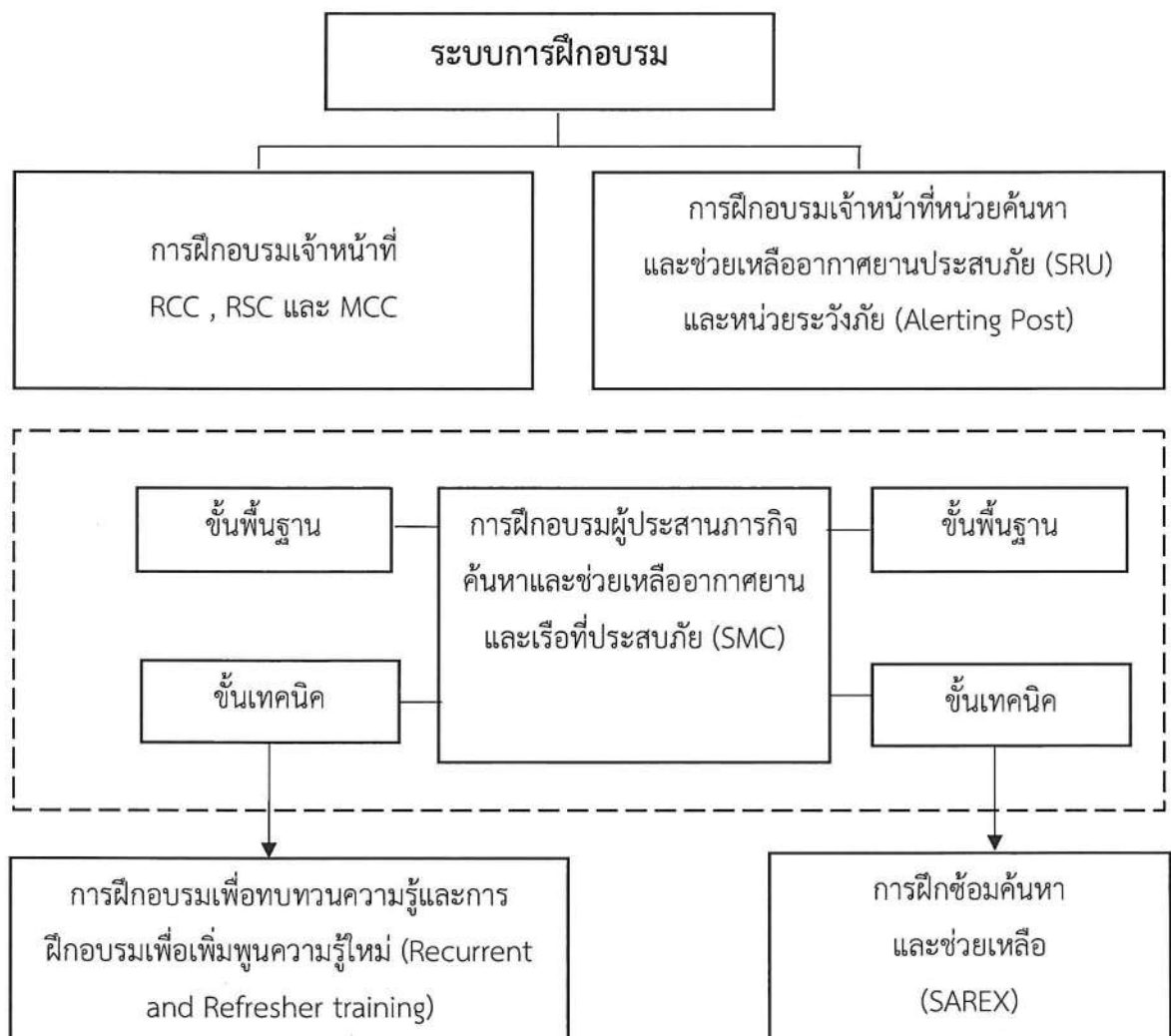
การดำเนินการฝึกซ้อม อย่างไรก็ตาม การสมมติสถานการณ์ฝึกซ้อมสามารถทำให้ง่ายขึ้นได้ โดยการจัดการฝึกซ้อมการประสานงาน "ภายใน" หน่วยงาน โดยจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนบนโต๊ะ (Table - Top Exercise : TTX) เพื่อจัดระบบ จัดการ และประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือฯ ภายใต้สถานการณ์สมมติ ทำให้บุคลากรได้รับการฝึกการตอบสนองต่อสถานการณ์และฝึกฝนทักษะ เทคนิค ขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติ ซึ่งอาจเป็นส่วนหนึ่งของแผนการฝึกอบรมเพื่อดำรงสมรรถนะของบุคลากร

6.2.1.3 การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ หรือการฝึกซ้อมภาคสนาม (Full-Scale Exercise หรือ Field Exercise) มีความแตกต่างจากการฝึกซ้อมตามที่กล่าวก่อนหน้านี้ เนื่องจากการใช้บริบทร่วมในการฝึกซ้อมจริง ซึ่งจะเพิ่มขอบเขตของการทดสอบระบบการค้นหาและช่วยเหลือฯ และเพิ่มข้อจำกัดด้านเวลาที่เกิดขึ้นจริงในการเริ่มปฏิบัติการ การขนย้าย และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริบท

6.2.2 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของรัฐที่อยู่ใกล้เคียงกันควรดำเนินการฝึกซ้อมร่วมกันเป็นระยะ เพื่อพัฒนาความร่วมมือและการประสานงานที่มีประสิทธิภาพในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยระหว่างหน่วยงาน ทั้งนี้การฝึกซ้อมไม่จำเป็นต้องเป็นการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบเสมอไป แต่อย่างน้อยบริบทที่จะใช้ในการปฏิบัติการร่วมกันควรมีการนำมาใช้อย่างสม่ำเสมอในการฝึกซ้อม

6.3 การเก็บประวัติการฝึกอบรม (Training Record)

หน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ที่ได้จัดการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมแก่เจ้าหน้าที่ของตนเองให้จัดเก็บบันทึกผลการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมของเจ้าหน้าที่ผู้ผ่านการฝึกอบรมแต่ละรายบุคคล



ผนวก ก

วงจรการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

แบบหรือวงจรการค้นหาเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัย จะต้องพิจารณาจากจุดดำบที่ต้งและขนาดของพื้นที่ค้นหา รวมทั้งลักษณะของเป้าหมายค้นหา ซึ่งควรหาข้อมูลที่ถูกต้องใกล้เคียงความจริงมากที่สุด คือ

- ตำแหน่งที่ตั้ง ขนาด และรูปร่างของพื้นที่ค้นหา
- ขนาด รูปร่าง ลักษณะ และสีของเป้าหมายค้นหา
- เครื่องมือเครื่องใช้ ชนิด และจำนวนของหน่วยค้นหา
- เส้นทางและระยะทางค้นหา ระหว่างหน่วยค้นหากับพื้นที่ค้นหาที่มีความยาวเท่าไร รวมทั้งลักษณะสภาพอากาศและเครื่องช่วยการเดินอากาศ
- ขีดจำกัดเรื่องเวลาและพื้นที่ค้นหา มีความเหมาะสมสามารถปฏิบัติงานได้อย่างไร

1. วงจรการค้นหาอากาศยานและเรือที่ประสบภัย แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

- 1.1 การค้นหาด้วยสายตา (Visual Search Patterns)
- 1.2 การค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Search Patterns)
- 1.3 การค้นหาในเวลากลางคืน (Night Search Patterns)
- 1.4 การค้นหาทางพื้นดิน (Land Search Patterns)

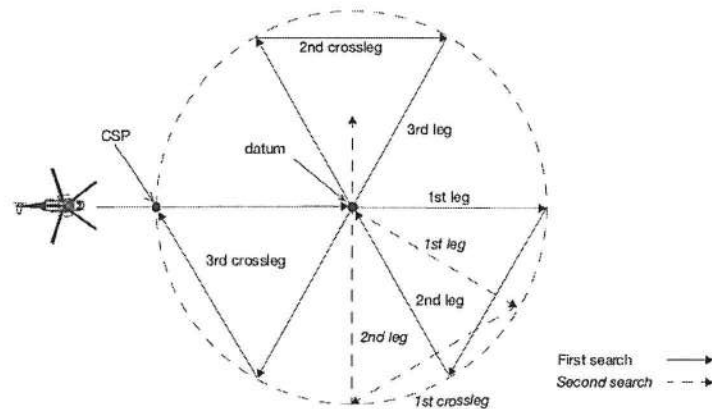
1.1 การค้นหาด้วยสายตา (Visual Search Patterns) มี 6 แบบ คือ

(1) แบบกงล้อ (Sector Search : VS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาในกรณีที่ทราบตำแหน่งเป้าหมายของจุดค้นหา (Distress) อยู่ในพื้นที่ค้นหาที่มีขนาดเล็ก ๆ ไม่กว้างใหญ่มากนัก เป็นพื้นที่ราบเรียบลักษณะรูปวงกลม การบินค้นหาแบบนี้มีโอกาสพบเป้าหมายได้สูงมากถึง 99% โดยใช้เครื่องช่วยในการเดินอากาศหรือสิ่งอื่น ๆ เป็นเครื่องหมายที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา เช่น Radio Beacon, Radar Beacon, Life Jacket, Smoke Float หรือ เรือ เป็นต้น และการค้นหาแบบนี้ จุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) อยู่ที่ขอบเส้นรอบวงของพื้นที่ค้นหา โดยมีรัศมีการค้นหาจากจุดศูนย์กลางไม่ควรเกินมากกว่า 20-30 ไมล์ แต่ถ้าเป็นการค้นหาโดยใช้เรือรัศมีการค้นหาจากจุดศูนย์กลางไม่ควรเกินมากกว่า 5 ไมล์ มี 2 แบบ ดังนี้

(1.1) Sector Single-Unit (VS) ใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่ขอบเส้นรอบวงของพื้นที่ค้นหา บินเป็นเส้นตรงผ่านจุดศูนย์กลางไปยังขอบเส้นรอบวงของพื้นที่ค้นหาด้านตรงข้าม ซึ่งโดยทั่วไปจะบินค้นหาแบบ 4 ขาบิน หรือ 6 ขาบิน คือ

- แบบ 4 ขาบิน รัศมีการค้นหาที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา 90°
- แบบ 6 ขาบิน รัศมีการค้นหาที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา 60°

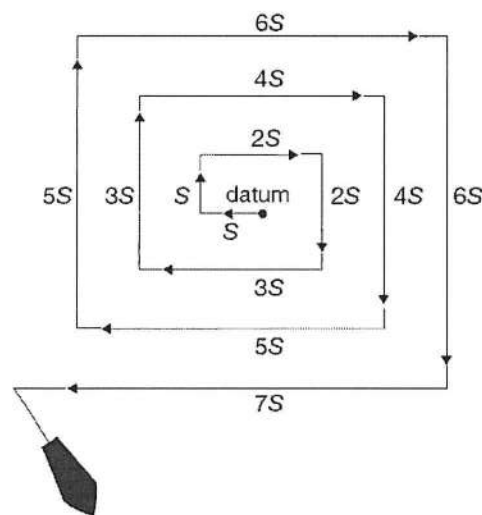
หมายเหตุ ถ้าต้องการ Track Spacing ให้เล็กลงหลังจากบินค้นหาเที่ยวแรก 4 ขาบิน แล้วให้บินค้นหาโดยรัศมีการค้นหาที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา 45 และ 30 องศา ตามลำดับ ตามรูปที่ 1



รูปที่ 1 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Sector Single-Unit (VS)

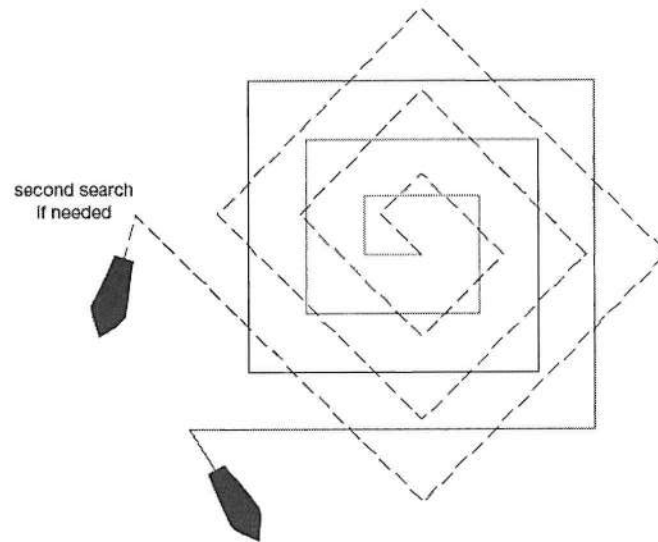
(2) แบบจัตุรัส (Expanding Square Search : SS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาในกรณีที่ทราบตำแหน่งเป้าหมายของจุดค้นหา (Distress) อยู่ในพื้นที่ค้นหาที่มีขนาดเล็กไม่กว้างใหญ่ เป็นพื้นที่ราบเรียบ ลักษณะสี่เหลี่ยมจัตุรัส การบินค้นหาแบบี้มีความละเอียดถี่ถ้วน และให้ผลว่าจะพบเป้าหมายได้สูง โดยมีจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา แล้วบินขยายออกไปเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมิ 2 แบบ ดังนี้

(2.1) Expanding Square Single Unit (SS) ใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหาแล้วบินขยายออกไปตามทิศทางลมในขาแรกเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ซึ่งจะต้องมีเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่มีความถูกต้องมากที่สุด ตามรูปที่ 2



รูปที่ 2 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Expanding Square Single Unit (SS)

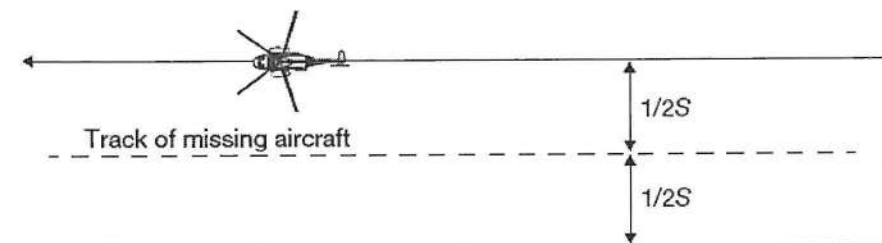
(2.2) Expanding Square Multiunit (SM) ใช้เครื่องบินจำนวน 2 ลำ (ไม่ควรใช้เครื่องบินมากกว่าจำนวน 2 ลำ) บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหาแล้วบินขยายออกไปเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสด้านข้าง ๆ กับข้อ (2.1) แต่ทิศทางการบินของเครื่องบินค้นหาแต่ละลำต่างกัน โดยจะต้องบินแยกออกจากกัน 45 องศา จากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) และมีระยะสูงต่างกันในเส้นทางบินค้นหาของแต่ละลำ เพื่อความปลอดภัย ตามรูปที่ 3



รูปที่ 3 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Expanding Square Multiunit (SM)

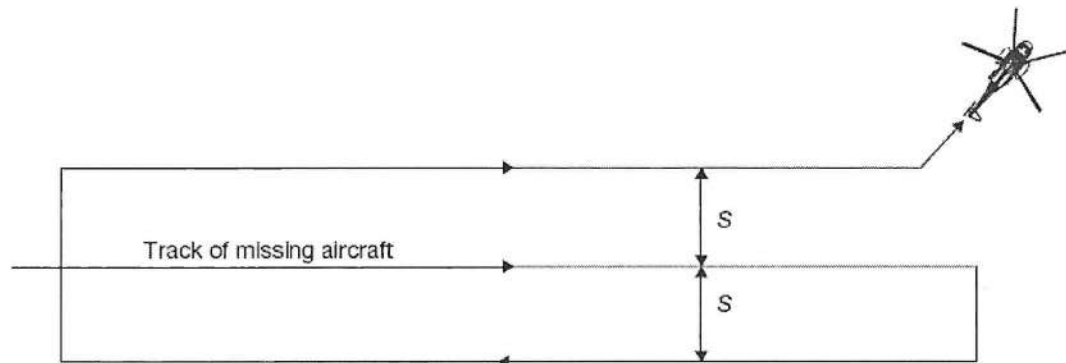
(3) แบบเส้นทางบิน (Track Line Search : TS) วิธีนี้ใช้เมื่ออากาศยานหรือเรือที่ประสบภัยหายไปตามเส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ หรือหายไปใกล้ ๆ เส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ ซึ่งทราบจุดตำบลที่อยู่ โดยการติดต่อสื่อสารรายงานครั้งสุดท้ายของอากาศยานหรือเรือที่ประสบภัยนั้น จึงเป็นแบบหลักในการค้นหาทั่วไป เพราะทำได้สะดวกไม่ต้องเสียเวลาคิดคำนวณหาพื้นที่ค้นหา สามารถปฏิบัติการได้รวดเร็วครอบคลุมพื้นที่ค้นหาได้รวดเร็วทันที มี 4 แบบ ดังนี้

(3.1) Trackline Single-Unit Return (TSR) ใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ บินค้นหาตามเส้นทางบินหรือเส้นทางเดินเรือ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงระยะทางสุดท้ายที่กำหนดแล้วบินค้นหากลับ โดยมีจุดเริ่มต้นค้นหา (Commence Search Point = CSP) เท่ากับ $\frac{1}{2}$ ของ Track Spacing (Track Spacing: S หาได้จากการคำนวณ) ตามรูปที่ 4



รูปที่ 4 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Track line Search, Return (TSR)

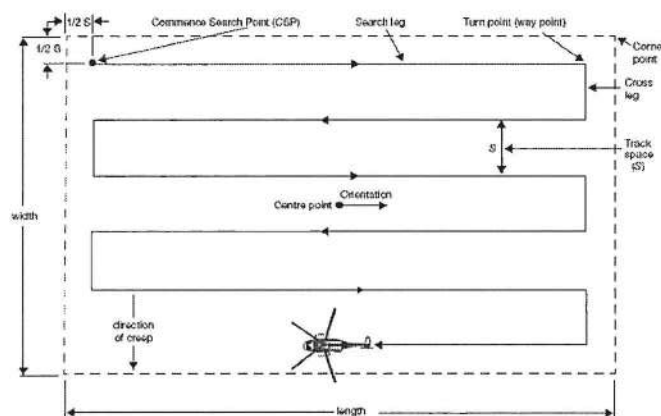
(3.2) Trackline Single-Unit Non-return (TSN) ใช้เครื่องบินค้นหาจำนวน 1 ลำ บินค้นหา เช่นเดียวกับข้อ (3.1) แต่จุดหมายปลายทางของการค้นหาจะตรงข้ามกับจุดเริ่มต้นค้นหา ตามรูปที่ 5



รูปที่ 5 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Track line search, Non-return (TSN)

(4) แบบเส้นขนาน (Parallel Sweep Search : PS) วิธีนี้ใช้เมื่ออากาศยานประสบภัยหายไป และรู้ตำแหน่งของเป้าหมาย โดยการประมาณการคาดหมาย เมื่อคำนวณพื้นที่ค้นหาออกมาแล้วมีขนาดกว้างใหญ่ เป็นพื้นที่ราบเรียบที่เหลื่อมผืนผ้า มีความต้องการที่จะค้นหาครอบคลุมพื้นที่ให้ได้ทั้งหมด โดยบินค้นหาเป็นเส้นตรงตามแนวนอนของพื้นที่ค้นหาในลักษณะที่เป็นเส้นขนานกับด้านยาวของพื้นที่ และอาศัยเครื่องช่วย ในการเดินอากาศ DME TAÇAN หรือ VOR DME เป็นเครื่องช่วยในการบินค้นหา 4 แบบ ดังนี้

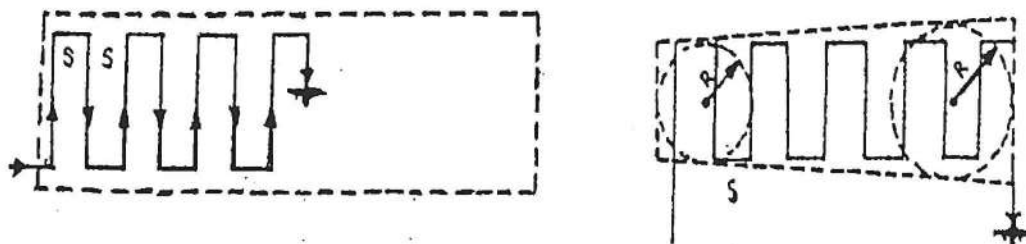
(4.1) Parallel Track Single-Unit (PS) ใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ บินค้นหาเป็นเส้นตรง ขนานตามแนวนอนด้านยาวของพื้นที่ค้นหา โดยมีจุดเริ่มต้น (CSP) ที่มุมใดมุมหนึ่งของพื้นที่ค้นหาจนครบพื้นที่ ค้นหา ตามรูปที่ 6



รูปที่ 6 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Parallel Track Single-Unit (PS)

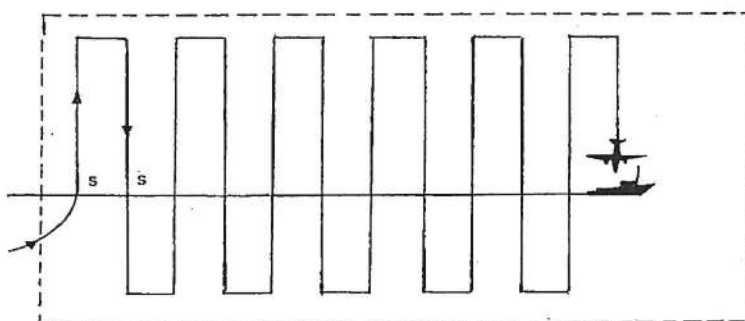
(5) แบบพันปลา (Creeping Line Search : CS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาคล้าย ๆ กับแบบเส้นขนาน แต่มีข้อที่แตกต่างกัน คือ บินค้นหาเป็นเส้นตรงตามแนวดิ่งของพื้นที่ค้นหาในลักษณะเป็นเส้นขนานกับด้านสั้น ของพื้นที่ ซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับพื้นที่ค้นหา แคบ ยาว และราบเรียบ มี 7 แบบ ดังนี้

(5.1) Creeping line Single-Unit (CS) ใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ บินค้นหาเป็นเส้นตรงขนานตามแนวตั้งด้านสั้นของพื้นที่ค้นหา โดยมีจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) ที่มุมใดมุมหนึ่งของพื้นที่ค้นหาจนครบพื้นที่ ตามรูปที่ 7



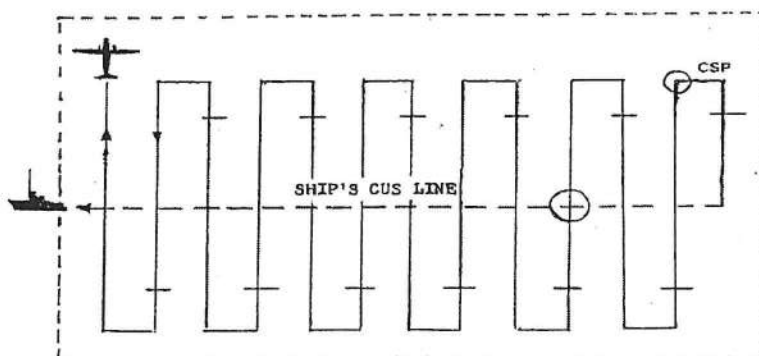
รูปที่ 7 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping line Single-Unit (CS)

(5.2) Creeping Line Single-Unit Coordinate (CSC) ใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ และเรือจำนวน 1 ลำ ร่วมกันปฏิบัติงานค้นหา โดยจะต้องคำนวณวางแผนให้ความเร็วและระยะทางของเครื่องบินสัมพันธ์กับเรือ ให้เครื่องบินผ่าน (Over) เรือทุก ๆ ขาของการบินค้นหา ซึ่งเป็นการช่วยตรวจสอบความถูกต้องในการปฏิบัติงานทั้งของเครื่องบินและเรือ ตามรูปที่ 8



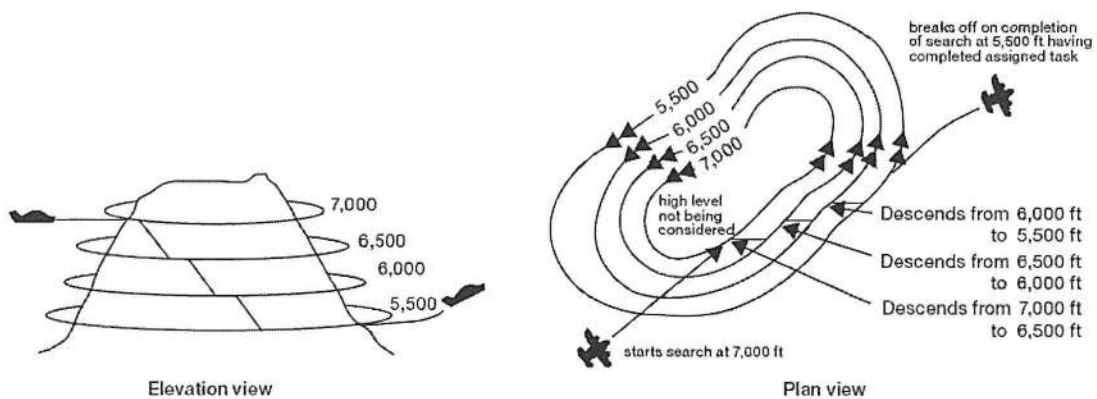
รูปที่ 8 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Single-Unit Coordinate (CSC)

(5.3) Creeping Line Single - Unit Radar (CSR) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาคล้าย ๆ กับข้อ (5.2) แต่มีข้อแตกต่าง คือ เรือค้นหาใช้ Radar ช่วยเหลือควบคุมวงจรรบินค้นหาของเครื่องบินและสามารถบอกนำทางให้เลี้ยวเข้า Cross Leg ของแต่ละขาบินค้นหาได้ถูกต้องแน่นอน ตามรูปที่ 9



รูปที่ 9 แสดงลักษณะการค้นหาแบบ Creeping Line Single-Unit Radar (CSR)

(6) แบบภูเขา (Contour Search : OS) วิธีนี้เป็นการบินค้นหาในพื้นที่ภูมิประเทศที่เป็นที่สูง โดยใช้เครื่องบินจำนวน 1 ลำ บินค้นหาจากจุดเริ่มต้นค้นหา (CSP) เริ่มตั้งแต่ส่วนที่สูงที่สุดของภูเขา ทำการบินค้นหาลดระดับลงมาเป็นวงกลมรอบ ๆ ภูเขา และบินให้ใกล้ชิดทางด้านภูเขาให้มากที่สุดและปลอดภัย เพื่อประโยชน์ในการมองเห็นเป้าหมาย แต่ละวงรอบของภูเขาใช้ระดับบิน (ระยะสูง) คงที่ และเมื่อบินค้นหาครบรอบแล้วลดระดับบิน (ระยะสูง) ลงมา 500-1,000 ฟุต ทำการบินค้นหาในรอบต่อไป เช่นนี้เรื่อย ๆ จนครบพื้นที่ตลอดภูเขา ตามรูปที่ 10



รูปที่ 10 แสดงลักษณะการค้นหาแบบภูเขา (Contour search : OS)

หมายเหตุ การบินค้นหาแบบนี้มีอันตรายมาก จึงต้องเตรียมตัวและระมัดระวังเป็นพิเศษ คือ

- 1) เจ้าหน้าที่ต้องมีความชำนาญสูง มีประสบการณ์ฝึกบินค้นหาในพื้นที่ที่เป็นที่ราบสูงหรือภูเขา และรู้วิธีแก้ไขการบินเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน มีการบรรยายสรุปที่ดี รวมทั้งศึกษาแผนที่ภูมิประเทศที่มีมาตราส่วนขนาดใหญ่ที่มีความละเอียดถูกต้องและแน่นอน
- 2) นักบินจะต้องระมัดระวังอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งมีความรู้พื้นที่ค้นหาบริเวณใดมีอันตรายต่อ การบิน เช่น สายไฟฟ้าแรงสูง สายโทรศัพท์ เสาอากาศ และต้นไม้สูง ๆ เป็นต้น
- 3) ลักษณะสภาพอากาศบริเวณพื้นที่ค้นหา ต้องมีสภาพอากาศดี ทิศนวิสัยดี ไม่มีลมกระโชก หรือกระแสลมแปรปรวน
- 4) เครื่องบินค้นหาจะต้องเหมาะสม มีความสามารถในการบินตามพื้นที่ที่เป็นภูเขาได้ บินไต่ระยะสูงได้ดี และเลี้ยวมุมแคบได้ดี

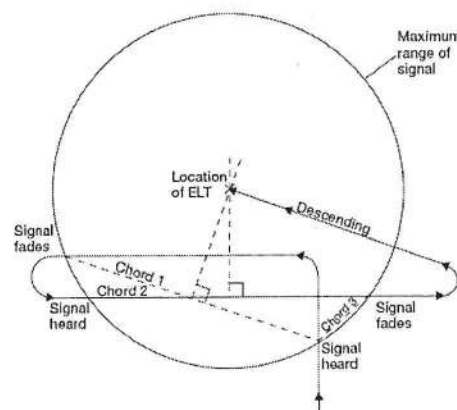
(7) การค้นหาบริเวณชายฝั่ง (Shoreline Search)

เป็นการค้นหาที่มีลักษณะคล้ายกับการค้นหาแบบภูเขา ตามปกติแล้วการค้นหาบริเวณชายฝั่งจะใช้เรือเล็ก หรือใช้อากาศยานที่ทำการบินที่ระดับความสูงและความเร็วต่ำ โดยจะทำการค้นหาให้ใกล้กับบริเวณชายฝั่งให้มากที่สุด เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้อย่างละเอียดถี่ถ้วน ในการวางแผน ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของผู้รอดชีวิตที่จะสามารถยึดจับอุปกรณ์ช่วยชีวิต เช่น ทุ่นลอย หรือโชดหินบริเวณชายฝั่ง ตลอดจนพิจารณาด้วยว่าผู้รอดชีวิตอาจว่ายน้ำไปยังบริเวณชายฝั่งให้ใกล้มากที่สุด เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือหรืออากาศยานสามารถมองเห็นได้

1.2 การค้นหาด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Search Patterns) วิธีนี้ใช้ในกรณีที่ประสบภัยจากอากาศยานหรือเรือส่งวิทยุสัญญาณอันตราย และใช้เครื่องบินค้นหาที่มีเครื่องรับวิทยุสามารถรับสัญญาณอันตรายได้ ซึ่งมีวิธีปฏิบัติดังนี้

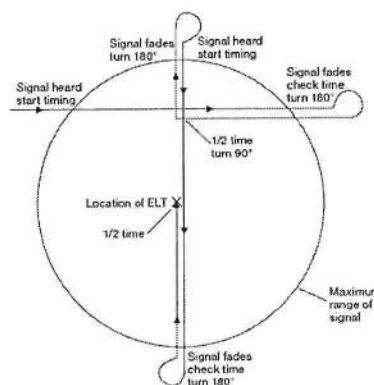
1.2.1 การบินค้นหาด้วยสัญญาณความถี่ฉุกเฉิน (Survival Beacon Search)

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



รูปที่ 11 แสดงการบินค้นหาด้วยสัญญาณความถี่ฉุกเฉิน (1)

(2) หาดำแหน่งของเครื่องบินค้นหาเมื่อเข็มมิเตอร์ชี้จุดกึ่งกลาง หรือคำนวณหาจุดกึ่งกลางพร้อมลากเส้นตั้งฉากที่จุดกึ่งกลาง รวมทั้งหมด 3 จุด และ 3 เส้นให้ตัดกัน จุดที่ตัดกัน คือ จุดดำบลที่ประสบภัย (Distress) ตามรูปที่ 12



รูปที่ 12 แสดงการบินค้นหาด้วยสัญญาณความถี่ฉุกเฉิน (2)

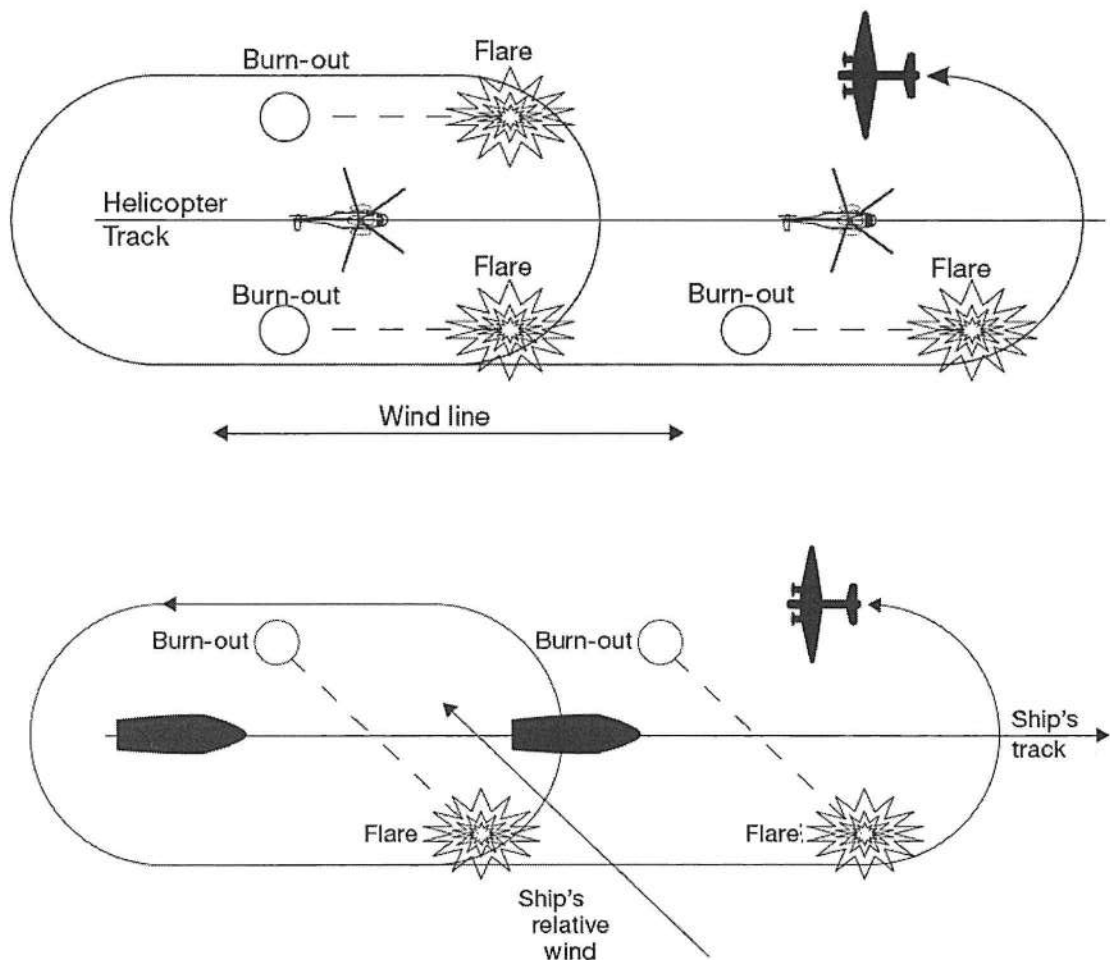
1.2.2 การบินค้นหาด้วยเรดาร์ (Radar Search)

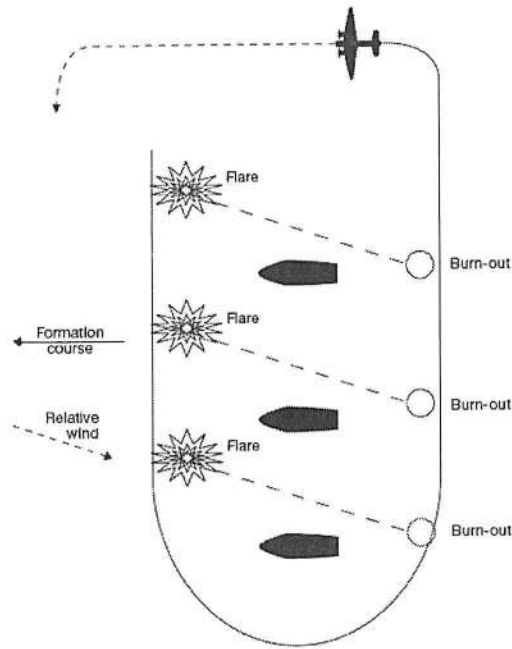
มักถูกใช้ในการค้นหาทางทะเลเป็นหลัก เรดาร์ทางอากาศที่มีอยู่ส่วนใหญ่มักจะไม่สามารถตรวจจับวัตถุค้นหาทั่วไปบนบกได้ ยกเว้นซากโลหะในพื้นที่เปิดโล่ง เช่น ทะเลทราย หรือ ทุนดรา (Tundra)

ขอบเขต หรือ ความกว้างในการตรวจจับสัญญาณ และการคำนวณพื้นที่การค้นหาที่เหมาะสมที่สุด จะขึ้นอยู่กับประเภทของเรดาร์, ความสูงของสายอากาศ, ปริมาณคลื่นรบกวนจากสิ่งแวดล้อม และ “สัญญาณรบกวน”, เรดาร์ภาคตัดขวางของวัตถุค้นหา, การหักเหของลำแสงเรดาร์เนื่องจากการรบกวนคลื่นวิทยุ และความสามารถของผู้ปฏิบัติการ ควรจับสังเกตว่าเมื่อความสูงของคลื่นเพิ่มขึ้นสูงกว่าหนึ่งถึงสองเมตร (สามถึงหกฟุต) ความน่าจะเป็นในการตรวจจับวัตถุค้นหาขนาดเล็กจะลดลงอย่างรวดเร็วสำหรับเรดาร์ส่วนใหญ่ ด้วยเหตุนี้ ความกว้างการกวาดจะลดลงเช่นกัน สำหรับอากาศยาน การบินค้นหา ควรใช้ระยะสูงระหว่าง 800 ม. ถึง 1,200 ม. หรือ 2,400 ฟุต ถึง 4,000 ฟุต สำหรับวัตถุค้นหาขนาดเล็ก และระดับความสูงที่ใช้สำหรับวัตถุค้นหาขนาดใหญ่ไม่ควรเกิน 2,400 ม. หรือ 8,000 ฟุต นอกจากนี้ ควรปรึกษากับนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในการประมาณขอบเขต หรือ ความกว้างการตรวจจับของเรดาร์อากาศยาน หรือกำหนดระยะห่างของการค้นหาที่เหมาะสม

1.3 การค้นหาในเวลากลางคืน (Night Search Patterns)

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





รูปที่ 13 แสดงการค้นหาโดยการทิ้งพลุส่องสว่างติตรึม

(2) การค้นหาโดยใช้อุปกรณ์อินฟราเรด (Search by infrared devices) เป็นรูปแบบการค้นหาในเวลากลางคืน โดยใช้อุปกรณ์อินฟราเรดในการตรวจจับความร้อนของร่างกายหรือวัตถุ การค้นหาทางอากาศจะใช้ความสูงในการค้นหาเริ่มต้น 70 - 150 เมตร สำหรับวัตถุขนาดเล็ก เช่น บุคคลที่อยู่น้ำ และใช้ความสูงประมาณ 450 เมตรสำหรับวัตถุที่ต้องการค้นหาขนาดใหญ่

(3) การค้นหาโดยใช้กล้องตรวจการณ์ในเวลากลางคืน (Night vision goggles) เป็นรูปแบบการค้นหาในเวลากลางคืน โดยสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งบนเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ เรือโดยมีปัจจัยส่งผลต่อประสิทธิภาพในการค้นหา เช่น คุณภาพของกล้อง สภาพแวดล้อม และความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการค้นหา

1.4 การค้นหาทางพื้นดิน (Land Search Patterns)

การค้นหาทางพื้นดินโดยทั่วไปจะปฏิบัติการในพื้นที่ที่เป็นป่าทึบ ภูเขา เนื่องจากการค้นหาทางอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รูปแบบในการค้นหาทางพื้นดินโดยทั่วไปจะใช้แบบเส้นขนาน (Parallel sweep search) โดยใช้รูปแบบการเดินแบบหน้ากระดาน ระยะห่างในการค้นหา (Track Spacing) ควรอยู่ในระยะ 5-8 เมตร ในพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร และใช้เจ้าหน้าที่ค้นหาประมาณ 20-25 คน โดยใช้เวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงครึ่ง ผู้นำในการค้นหาควรมีแผนที่มาตราส่วนใหญ่ (ขนาด 1 ต่อ 50,000) นอกจากนี้ยังใช้รูปแบบการค้นหาแบบภูเขา (Contour Search) โดยดัดแปลงรูปแบบการค้นหาแบบเส้นขนาน (Parallel Search) ใช้ในการค้นหา

2. ระยะสูงการบินค้นหา (Recommended Search Heights)

ระยะสูงการบินค้นหาตามตารางข้างล่างนี้เป็นเพียงข้อเสนอแนะเท่านั้น ซึ่งนักบินผู้ปฏิบัติงานบินค้นหาจะใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาและตัดสินใจตามความเหมาะสมของสภาพลักษณะของอากาศและพื้นที่ค้นหา

เป้าหมายค้นหา	ปฏิบัติงานค้นหา	ระยะสูง
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเล ไม่มีแพช่วยชีวิต (แพยาง ชูชีพ หรือแพช่วยชีวิตอื่น ๆ) และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ	กลางวัน	0 – 500 ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนแพช่วยชีวิต ไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	800 – 1,500 ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนเรือขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ ไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	1,000 – 4,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมี DYE MARKER วัตถุเคมีซึ่งทำให้น้ำทะเลเปลี่ยนเป็นสีที่สะดุดตา ง่ายต่อการค้นหา และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางวัน	1,000 – 2,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมีพลูสัญญาณแสงสว่าง หรือกระจกสัญญาณขอความช่วยเหลือ และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางวัน	1,000 – 3,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมีพลูสัญญาณแสงสว่าง หรือเครื่องมือส่งสัญญาณแสงสว่างอื่น ๆ และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางคืน (และกลางวัน เฉพาะผู้รอดชีวิตมีพลูสัญญาณแสงสว่าง)	1,500 – 5,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตลอยคออยู่ในทะเลโดยมี Radar Reflector และไม่มีเครื่องมือชุดส่งสัญญาณขอความช่วยเหลืออื่น ๆ	กลางวันหรือกลางคืน	1,000 – 5,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนเรือขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ มี Radar Search	กลางวันหรือกลางคืน	นักบินเป็นผู้พิจารณาระยะความสูงตามความเหมาะสมของสภาพลักษณะอากาศในทะเล และชนิดคุณสมบัติของ Radar Search
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดินหรือลอยคออยู่ในทะเล โดยมีวิทยุแจ้งตำบลที่ประสบภัย	กลางวันหรือกลางคืน	นักบินเป็นผู้พิจารณาระยะความสูงตามความเหมาะสมของสภาพลักษณะอากาศในทะเลและชนิดคุณสมบัติของเครื่องบินค้นหา
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดิน มีภูมิประเทศเป็นที่ราบ พุงนาหรือลักษณะป่าโปร่ง และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	เหนือระดับพื้น 1,000 ฟุต
	กลางคืน	เหนือระดับพื้น 2,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดิน มีภูมิประเทศเป็นที่ราบ ลักษณะป่าทึบ และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	เหนือระดับพื้น 500 ฟุต
	กลางคืน	เหนือระดับพื้น 2,000 ฟุต
ผู้รอดชีวิตอยู่บนพื้นดิน มีภูมิประเทศเป็นภูเขา และทำการค้นหาด้วยสายตา	กลางวัน	เหนือระดับพื้น 500–1,000 ฟุต
	กลางคืน	เหนือระดับพื้น 2,000 ฟุต

ผนวก ข

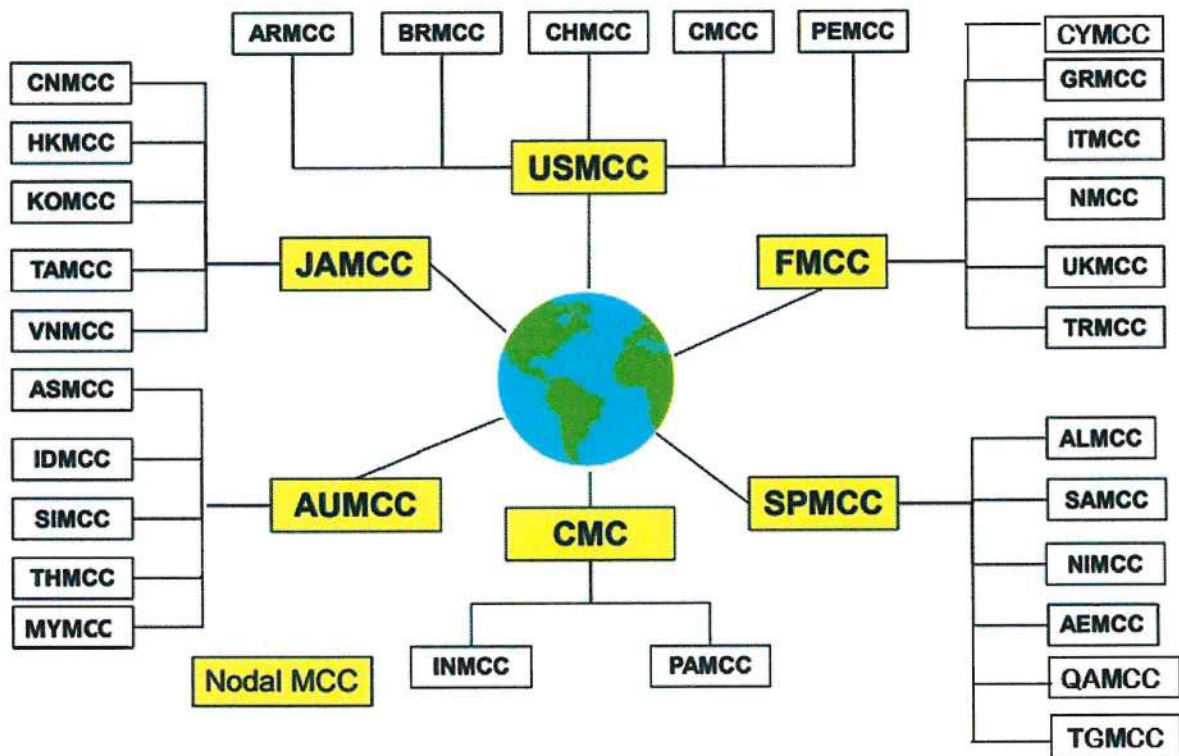
วิธีการและขั้นตอนในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT



1. Distress call utilizing emergency beacon อากาศยาน เรือ หรือบุคคลผู้ประสบภัย ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือผ่านระบบดาวเทียม COSPAS-SARSAT ด้วยเครื่องส่งสัญญาณแจ้งพิกัดดาวเทียมระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของอากาศยาน (Emergency Locator Transmitter หรือ ELT) เครื่องส่งสัญญาณแจ้งพิกัดดาวเทียมระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของเรือ (Emergency Position – Indicating Radio Beacon หรือ EPIRB) และเครื่องส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือส่วนบุคคล (Personal Locator Beacon หรือ PLB)
2. Search and Rescue Satellite สัญญาณความถี่ฉุกเฉิน 406 MHz จะถูกส่งไปยังระบบดาวเทียม COSPAS-SARSAT
3. Local User Terminal สัญญาณดาวเทียมในระบบ COSPAS-SARSAT จะถูกส่งไปยังสถานีรับสัญญาณดาวเทียมภาคพื้นดิน (Local User Terminal หรือ LUT) ซึ่งจะทำการประมวลผลและส่งข้อมูลไปยังศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (Mission Control Centre: MCC)
4. Mission Control Centre ศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (MCC) จะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อนส่งไปยังศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Coordination Centre: RCC)
5. Rescue Coordination Centre ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC) จะดำเนินการตรวจสอบข้อมูล ประเมินค่าข่าว และกำหนดขั้นของภาวะฉุกเฉิน (Emergency Phase) ก่อนที่จะประสานไปยังหน่วยค้นหาและช่วยเหลือที่เหมาะสมและใกล้ที่สุดเพื่อที่จะดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือต่อไป

ผนวก ค

แผนผังศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาดาวเทียม COSPAS-SARSAT ของทั่วโลก



ผนวก ง

เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยของประเทศไทย
(Search and Rescue Region หรือ SRR)

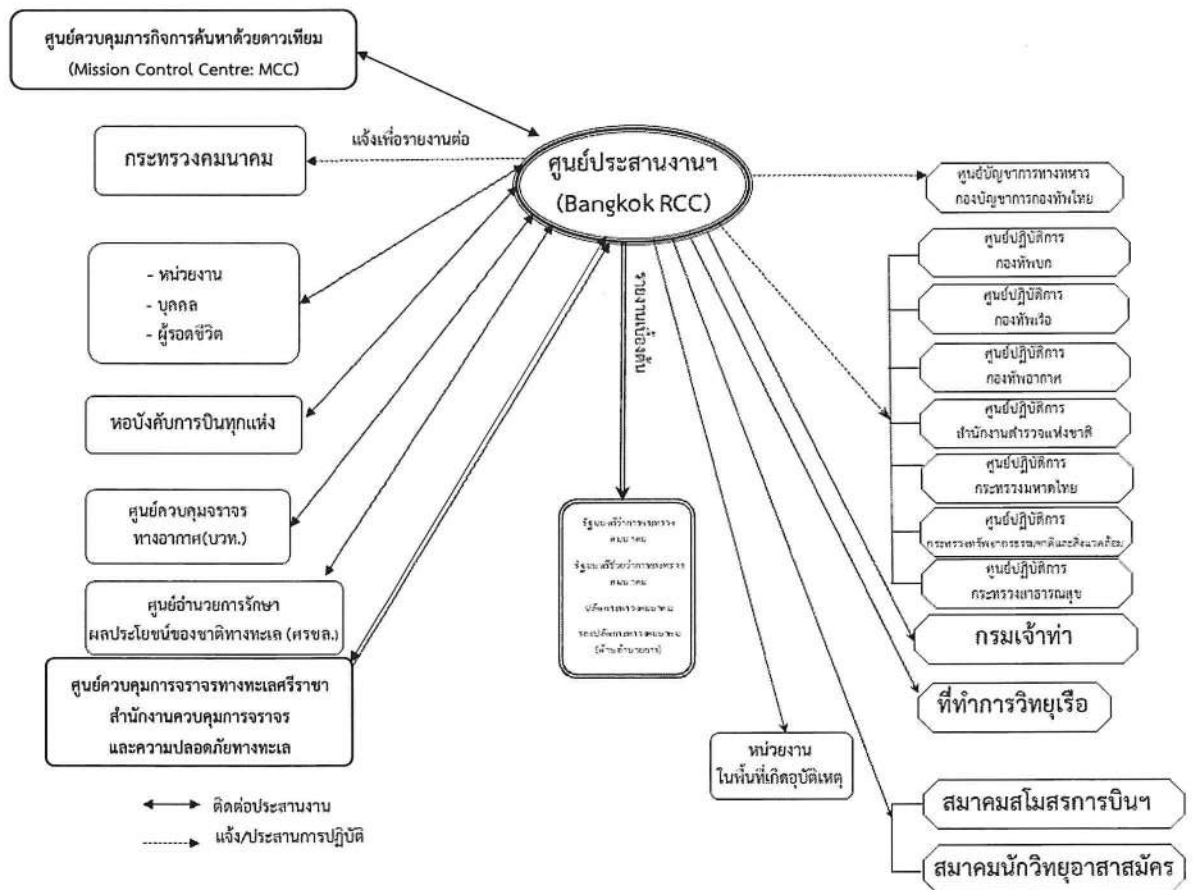
THAILAND AND ADJACENT SEARCH AND RESCUE REGIONS CHART



หมายเหตุ : อยู่ระหว่างการประชุมเพื่อกำหนดเขตความรับผิดชอบของประเทศที่มีอาณาเขตติดกัน

ผนวก จ

แผนผังการรายงานและประสานงาน กรณีอากาศยานประสบภัย



อนุผนวก 1 ประกอบผนวก จ
หมายเลขโทรศัพท์การประสานงาน ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

หน่วยงาน	สายด่วน	เบอร์โทรศัพท์	โทรสาร
ศูนย์บัญชาการทางทหาร (ศบท.บก.ทท.)		02 572 1227 02 572 1234	02 572 1227
ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก (ศบก.ทบ.)		02 280 2499 (ในเวลา) 02 280 2494 (นอกเวลา)	02 280 2500 02 297 7320
ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ (ศปก.ทอ.)		02 475 4521	02 475 5511
ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ (ศปก.ทอ.)		02 534 1712	02 475 5511
ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ (ศคว.ทอ.)		02 534 4267	02 534 1715
ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ		02 251 4734 02 205 3052	02 255 5310-11
กองบินตำรวจ		02 510 4381	02 510 4381 02 509 1520
กองบังคับการตำรวจน้ำ		02 384 2342	02 394 1962
ศูนย์ปฏิบัติการกระทรวงมหาดไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	1781	02 221 0818 02 637 3000	02 224 6188 9
ศูนย์ปฏิบัติการกระทรวงสาธารณสุข สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)	1669	02 590 1000 02 872 1666 02 872 1669 08 8549 1669 (โทรศัพท์เคลื่อนที่)	0 2590 1215 02 591 9140
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สป.ทส.)		02 278 8587	02 278 8586
ส่วนนิรภัยการบิน กองการบิน สป.ทส.		022656344	02 265 6183
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร		02 281 5955 02 109 5100	
กระทรวงคมนาคม ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม	1356	02 280 8285	

หน่วยงาน	สายด่วน	เบอร์โทรศัพท์	โทรสาร
กรมท่าอากาศยาน			
- ท่าอากาศยานลำปาง (VTCL)		054 821 505	054 821 509
- ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (VTCH)		053 612 057	053 611 499
- ท่าอากาศยานแพร่ (VTCP)		054 511184	054 522 705
- ท่าอากาศยานน่านนคร (VTCN)		054 710 270	054 771 308
- ท่าอากาศยานพิษณุโลก (VTPP)		055 301 010	055 301 009
- ท่าอากาศยานตาก (VTPT)		055 514 059	055 259 039
- ท่าอากาศยานแม่สอด (VTPM)		055 563 620	055 544 593
- ท่าอากาศยานหัวหิน (VTPH)		032 520 182	032 520 182
- ท่าอากาศยานอุบลราชธานี (VTUU)		045 245 612	045 244 406
- ท่าอากาศยานอุดรธานี (VTUD)		042 244 426	042 246 804
- ท่าอากาศยานเลย (VTUL)		042 811 520	042 812 654
- ท่าอากาศยานขอนแก่น (VTUK)		043 468 170	043 468 186
- ท่าอากาศยานสกลนคร (VTUI)		042 724 044	042 724 041
- ท่าอากาศยานนครพนม (VTUW)		042 531 586	
- ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (VTSB)		077 441 230	077 441 225
- ท่าอากาศยานตรัง (VTST)		075 572 151	075 572 154
- ท่าอากาศยานปัตตานี (VISK)		073 437 023	
- ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (VTSF)		075 450 545	075 450 549
- ท่าอากาศยานนราธิวาส (VTSC)		073 565 061-5	073 565 061-5
- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (VTUO)		044 666 334	044 666 340
- ท่าอากาศยานนครราชสีมา (VTUQ)		044 259 686	044 259 689
- ท่าอากาศยานระนอง (VTSR)		077 862 249	077 862 253-6, 077 862 248
- ท่าอากาศยานชุมพร (VTSE)		077 591 267	077 591 272
- ท่าอากาศยานเบตง (VTSY)		073 235 007	073 235 007
- ท่าอากาศยานปาย (VTCI)		053 699 209	053 699 502
- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (VTUV)		043 518 246	
- ท่าอากาศยานกระบี่ (VTSG)		075 701 473, 08 1270 7560 (โทรศัพท์เคลื่อนที่)	075 701 470
- ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ (VTPL)		056 713 571	056 713 570 ต่อ 3000

หน่วยงาน	สายด่วน	เบอร์โทรศัพท์	โทรสาร
บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายกู้ภัยและดับเพลิง ทำอากาศยานต่าง ๆ - ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (VTBS) - ทำอากาศยานดอนเมือง (VTBD) - ทำอากาศยานเชียงใหม่ (VTCC) - ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย (VTCT) - ทำอากาศยานภูเก็ต (VTSP) - ทำอากาศยานหาดใหญ่ (VTSS)		02 132 9911 02 535 1494 053 922 199 053 798 900 076 351 121 074 227 020-3	02 132 6605 02 132 6795 02 535 1753 076 351 198 074 227 605
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผ่านศูนย์วิทยุกู้ภัยและดับเพลิง - สนามบินสุโขทัย (VTPO) - สนามบินตราด (VTBO) - สนามบินสมุย (VTSM)		055-647 223 039 525 777 ต่อ 3464 077 428 526	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เขตเหนือ เขตใต้ ส่วนกลาง กรณีนุกลงเงิน		02 285 9112 02 285 9111 02 287 3531 081 684 4148	02 285 9910 02 285 9910 02 287 3131 02 285 9910
ศูนย์ยุทธการ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของ ชาติทางทะเล (ศยภ.ศรชล)		02 475 4532	02 475 4577
กรมเจ้าท่า ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเลศรีราชา สำนักงานควบคุมการจราจรและความ ปลอดภัยทางทะเล		038 495 161, 090 892 6336 (โทรศัพท์เคลื่อนที่) E-mail : srirachavts@hotmail.com	038 495 163
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) สถานีวิทยุติดต่อเรือเดินทะเล (Bangkok Radio)		02 104 7030 , 02 104 7014 E-mail : bangkokradio@cattelecom.com	02 104 7404
กองอำนวยการนิคมวิทยาการบิน กรมอู่การบิน		02 134 0006-7	02 134 0009

อนุผนวก 2 ประกอบผนวก จ
การติดต่อกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือต่างประเทศ

ลำดับ ที่	ประเทศ	ชื่อของศูนย์ ประสานงานฯ	หมายเลขโทรศัพท์	หมายเลขโทรสาร	อีเมล / AFTN
1.	บรูไน	Brunei RCC	+673 2330454 (ATC Centre) +673 2332600	+673 2331157	Atc.admin@civil-aviation.gov.bn Hafizul.hamid@civil-aviation.gov.bn
2.	กัมพูชา	Phnom Penh (PNH) ARCC	(+855) 23214580 (+855) 23890159 (+855) 23890589 (ATC) (+855) 23890194 (ACC)	+855 23890159	ssca.ans@civilaviation.gov.kh ssca.ans.rcc@civilaviation.gov.kh VDPPYAYC VDPPYCYX
		Phnom Penh MRCC			
3.	อินโดนีเซีย	BASARNAS	+62 21 6586 7510 +62 21 6586 7511	+62 21 6586 7512	kagahar@gmail.com / ldmcc@basarnas.go.id / yopiharyadi@yahoo.com
4.	ลาว	Vientiane RCC	+85621213041	+85621520748	amphonethanasine@gmail.com VLDCALAO
5.	มาเลเซีย	KL ARCC	+603 7846 5859 +603 7847 3573 (ATC CENTRE)	+603 7846 6839 +603 7847 3572 (ATC CENTRE)	klarcc@dca.gov.my WMKKYCYX
		KK ARCC	+6088 224 403 +6088 224 404 (ATC CENTRE)	+6088 219 280 +6088 219 170 (ATC CENTRE)	kkarcc@dca.gov.my WBKKYCYX
		MRCC PUTRA JAYA	+603-89957821	+603-89413129	mrccputrajaya@mmea.gov.my
6.	พม่า	Yangon ARCC	+95 01 533 040	+95 01 533 016	ats@dca.gov.mm azawthein@gmail.com VYYFZRZX / VYYFYCYX
		Yangon MRCC	+9595024102 +953131651	+951202417	mrcc.myanmar2012@gmail.com mrcc.yangon@mptmail.com.mm

ลำดับ ที่	ประเทศ	ชื่อของศูนย์ ประสานงานฯ	หมายเลขโทรศัพท์	หมายเลขโทรสาร	อีเมล / AFTN
7.	ฟิลิปปินส์	ARCC	+632 8799 110 +632 8799 112 +632 8799 205 M +63 917 515 6972 M +63 917 860 7245	+632 8799 110 +632 8799 112 +632 8799 205	caap_orcc@yahoo.com.ph RPLLYCYX
		Coast Guard	+63 2527 8481 EXT 6136 /6137 +63 2527 3877 +63 2310 2097 M +63 918 803 8352 M +63 917 724 3682	+63 2527 8481 +63 2527 3877 +63 2310 2097	cgacc@coastguard.gov.ph cg3@coastguard.gov.ph
8.	สิงคโปร์	Aeronautical	+65 6542 5024	+65 6542 2548	CAAS_RCC@caas.gov.sg WSJCZGZX / WSJCYCYX
		Maritime	+65 6226 5539	+65 62245776	POCC@mpa.gov.sg
9.	ไทย	Bangkok RCC	+66 2 2855451 / +66 2 2860594	+66 2 2873186	bkkrrcc@yahoo.com bkkrrcc@mot.go.th VTBAYCYX
10.	เวียดนาม	ARCC	+84 4 38 727797	+84 4 38 729404	sar@vatm.vn VVVYQYC
		MRCC	+84 4 37 683050	+84 4 37 683048	rescuevietnam@yahoo.com.vn

ผนวก ฉ
แบบแจ้งอากาศยานประสบเหตุ

ส่งโทรสารไปยังหมายเลข ๐ ๒๒๘๗ ๓๑๘๖ (ตลอด ๒๔ ชั่วโมง)

แบบแจ้งอากาศยานประสบเหตุ

วัน เวลา ที่เกิดเหตุ แบบอากาศยาน

เครื่องหมายสัญลักษณ์และทะเบียน เจ้าของอากาศยาน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อมูลการปฏิบัติการบิน

การบินพาณิชย์ ☐ แบบประจำ ☐ แบบไม่ประจำ ☐ รับขนคนโดยสาร ☐ รับขนสินค้า

☐ อื่น ๆ โปรดระบุ

การบินทั่วไป ☐ ผักบิน ☐ ในพื้นที่ ☐ ทดลองบิน ☐ ทิ้งร่มอากาศ

☐ อื่น ๆ โปรดระบุ

เที่ยวบินที่ ทำการบินจาก เพื่อไปยัง

ข้อมูลเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสาร

ชื่อ-นามสกุล นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน สัญชาติ

ชื่อ-นามสกุล นักบินผู้ช่วย สัญชาติ

จำนวนลูกเรือ คน สัญชาติ

จำนวนผู้โดยสาร คน สัญชาติ

ข้อมูลจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต

	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน	ผู้โดยสาร	อื่น ๆ	กรณียังไม่สามารถระบุได้
เสียชีวิต				
บาดเจ็บสาหัส				
บาดเจ็บเล็กน้อย				
ไม่บาดเจ็บ				

ข้อมูลการเกิดเหตุ

ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ☐ วิ่งขึ้น ☐ ทำการบิน ☐ ลงจอด ☐ อื่น ๆ โปรดระบุ

ลักษณะของการเกิดเหตุ

.....

.....

ข้อมูลความเสียหาย

ระดับความเสียหายของอากาศยาน ☐ หนักจนน่า ☐ มาก ☐ เล็กน้อย ☐ ไม่เสียหาย

ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน

ตัวอย่างการแจ้งอากาศยานประสบเหตุ

ส่งโทรสารไปยังหมายเลข ๐ ๒๒๖๗๗๓๓๖ (ตลอด ๒๔ ชั่วโมง)

แบบแจ้งอากาศยานประเภทเตต

วันที่ ๒๑ ส.ค. ๒๕๖๓ แบบอากาศยาน B-738

เครื่องหมายล้อขาดและหนเวียน HS-LUV เจ้าขออาภาศยาน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ บริษัท จำกัด

ข้อมูลการปฏิบัติตัวเป็น

การปิดพาณิชย์ ☒ แบบประจำ ☐ แบบไม่ประจำ ☒ รับขนคนโดยสาร ☐ รับขนสินค้า

☐ อื่น ๆ โปรดระบุ _____

การบินทั่วไป ☐ ผู้บิน ☐ ในพื้นที่ ☐ ทดสอบบิน ☐ ทั้งรวมอากาศ

☐ อื่น ๆ โปรดระบุ

เที่ยวบินที่ SL 600 ทำการบินจาก ท่าอากาศยานดอนเมือง (VFB) เพื่อไปยัง ท่าอากาศยานอุดรธานี (VTUD)

ข้อบ่งชี้เจ้าหน้าที่ประจำภาคสนามและผู้โดยสาร

ชื่อ-นามสกุล นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน สัญชาติ

ชื่อ-นามสกุล นักบินผู้ช่วย สัญชาติ

จำนวนลูกเรือ คน สัญชาติ

จำนวนผู้โดยสาร คน สัญชาติ

ข้อมูลจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต

	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน	ผู้โดยสาร	อื่นๆ	กรณียังไม่สามารถระบุได้
เสียชีวิต				
บาดเจ็บสาหัส				
บาดเจ็บเล็กน้อย				
ไม่บาดเจ็บ				

ข้อบ่งชี้การเกิดเหตุ

ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ☐ รุ่งขึ้น ☐ ทำการบิน ☐ ลงจอด ☒ อื่น ๆ โปรดระบุ ตาม Line-up ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของการเกิดเหตุ พบที่ Line-up บ้านเลขที่ 21K ซ.อีกท้าย ลากหญ้า

ข้อ ๑) ลำโพงรุ่น [redacted] เครื่องขยายเสียง [redacted] ชุด [redacted] หมายเลข [redacted] MS-BDL รุ่น A32P

ทดลองใช้ตัวกรองน้ำ ผงดูดซับโลหะ (Q3L)

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ

ระดับความเสียหายของอากาศยาน ☐ ขั้นต่ำ ☐ น้อย ☐ มาก ☒ ไม่เสียหาย

ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน

ตำแหน่ง/สังกัดของผู้นิเทศ ท่าอากาศยานภูเก็ต ภูเก็ต

การควบคุมการปล่อยมลพิษ

สินค้าอันตรายที่มีอยู่ในภาชนะบรรจุ (โปรดระบุ Shipping Name, UN Number, จำนวน/ปริมาณ,อื่นๆ)

COMPTON

ชื่อ-นามสกุล นาย [REDACTED] หมายเลขโทรศัพท์/โทรสาร 02535 2734

ใน เวลา ที่แจ้ง: 21 ส.ค. 2563 10.30 น. Email Address: [redacted] @airporttha1.co.th

MICLANT

- [illegible]

ผนวก ข
แบบฟอร์มกระดาษเขียนข่าว
(ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย)

ความเร่งด่วน-ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน-ผู้รับทราบ	หมู่ วัน-เวลา	คำแนะนำ
จาก			หมู่/คำ
ถึงผู้รับปฏิบัติ)			ประเภทเอกสาร
ผู้รับทราบ			ที่ของผู้ให้ข่าว คค 0201/สภชย.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

หน้า ใน หน้า	อ้างถึงข่าว	ชื่อผู้เขียนข่าว หน่วย สภชย.
	จัดประเภทเอกสาร ☐ จัด ☐ ไม่จัด	

ตัวอย่างการเขียนกระดาดเขียนข่าว

รายงานเหตุการณ์อากาศยานประสบภัย (Situation Report)

ความเร่งด่วน-ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน-ผู้รับทราบ	หมู่ วัน-เวลา	คำแนะนำ
ด่วนที่สุด	ด่วนที่สุด	090850 ก.ย. 63	
จาก ศูนย์ประสานงานฯ (BKKRCC)			หมู่/คำ
ถึงผู้รับปฏิบัติ รวค., ปกค., รปค. (คพ. ขส. อร.) ผข. ปกค. (1) / (2)			ประเภทเอกสาร
ผู้รับทราบ หน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลือ			ปกปิด
			ชื่อของผู้ให้ข่าว ที่ คค 0211/911

1. (Alert Phase) เมื่อวันที่ 9 ก.ย. 63 เวลา 08.45 น. ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Bangkok Rescue Co-ordination Centre : BKKRCC) ได้รับแจ้งจากหอบังคับการบินหัวหิน ว่า เมื่อเวลา 08.35 น. เครื่องบินโดยสารแบบ Gulfstream G540 ซึ่งเดินทางมาจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (VTSP) ปลายทางท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง (VTBD) ขณะกำลังลดระยะสูง มาอยู่ที่ 5,000 ฟุต ทางทิศตะวันตกของท่าอากาศยานหัวหิน (VTPH) เรดาร์ 280 ประมาณ 30 ไมล์ทะเล นักบินได้รายงานขออนุญาตนำเครื่องบินลงฉุกเฉิน ที่ท่าอากาศยานหัวหิน เนื่องจากเครื่องยนต์เกิดขัดข้อง (มีอาการสะดุดทั้ง 2 เครื่อง และขณะรายงานได้ดับไปแล้ว 1 เครื่อง) หลังจากนั้นได้ขาดการติดต่อ คาดว่าเครื่องบินลำดังกล่าวอาจจะประสบอุบัติเหตุ ก่อนถึงสนามบิน

2. BKKRCC กำหนดผู้ทำหน้าที่เป็น ผู้ประสานภารกิจการค้นหาและช่วยเหลือ (SAR Mission Co-ordination : SMC) และแจ้งขั้นการเตรียมพร้อม (Alert Phase) รวมทั้งตรวจสอบข่าวสารเพิ่มเติม สรุปได้ดังนี้

2.1 เครื่องบินดังกล่าวเป็นเครื่องบินโดยสารเช่าเหมาลำ แบบ Gulfstream G550 ของสายการบินแอร์อันดามัน เที่ยวบิน 2Y123 มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสาร รวม 14 คน (ไทย 4 อเมริกา 4 อังกฤษ 3 ออสเตรเลีย 2 และจีน 1) ซึ่งเดินทางมาจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ปลายทางท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

2.2 ตรวจสอบพบสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน (ELT) ที่พิกัด 125030N 994030E และมีชาวบ้านโทร.แจ้ง ตร.ท้องที่ พบเครื่องบินตก บริเวณอุทยาน อ.แก่งกระจาน จ.เพชรบุรี ซึ่งเป็นจุดที่ใกล้เคียงกับพิกัดของ ELT ที่ได้รับสัญญาณ

3. (Distress Phase) BKKRCC โดย SMC แจ้งขั้นประสบภัย (Distress Phase) ให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit : SRU) และหน่วยในระบบ SAR System ในพื้นที่ จ.เพชรบุรี เพื่อเตรียมพร้อมให้ความช่วยเหลือ

4. รายงานขออนุมัติ รวค./ประธาน คณก.ค้นหา (กขย.) แต่งตั้ง ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (OSC) และกำหนดหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (SRU) ที่มีความพร้อม และอยู่ใกล้ที่สุด คือ ผบ.หน่วย ตร. และ ผบ.หน่วยบิน ตร. ที่ตั้งอยู่ในค่ายพระรามหก อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ให้ทำการจัดตั้ง บก.เหตุการณ์ ร่วมกับ จ.เพชรบุรี และจัดข.ออกทำการบินค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานดังกล่าว รวมทั้งประสานงาน/รายงานเหตุการณ์กับ BKKRCC อย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง

หน้า 1 ใน 1 หน้า	อ้างอิงข่าว	ชื่อผู้เขียนข่าว หน่วย สกขย. ชื่อ..... ผอ.กขย./ผอ. ศูนย์ประสานงานฯ โทร. 02-2855451
	จัดประเภทเอกสาร ☐ จัด ☐ ไม่จัด	

ผนวก ข

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2562

02/05 2019 11:03 LEGAL OFFICE 022806116 RECEIVED 02/05/2019 10:56 #182 Fax: 01/05

ปก. 2406 วันที่ 24 เม.ย. 62 เวลา 15:44

วค. 0600 วันที่ 24 เม.ย. 62 เวลา 09:00

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เลขที่ 8136 วันที่ 17 เม.ย. 62 เวลา 14:26

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล ถนน ๓๐๓๐๐
กทม. ๑๐๑๑๖/๑๖๖๖.๖๖/๑.๕๖

๑๗ เมษายน ๒๕๖๒

เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

(๕) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่ ศว(สนช) ๐๐๐๗/๑๒๗๔ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๒

ด้วยสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ได้ส่งข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.
ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๒

๑. รับทราบข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ตามที่สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติเสนอ

๒. ให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ
(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้
ไปการประกาศราชกิจจานุเบกษาต่อไป

๓. ให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับข้อสังเกตดังกล่าวไปพิจารณาร่วมกับกระทรวง
การต่างประเทศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสม
ของข้อสังเกตดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม
แล้วส่งให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนยืนยันมา และขอไปโปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ ได้แจ้งให้
กระทรวงการต่างประเทศทราบด้วยแล้ว

(๕) รัฐมนตรี
เพื่อไม่ตกทอด คณะรัฐมนตรี
กมล, อธิการบดีมหาวิทยาลัยรามคำแหง

ขอแสดงความนับถือ (๕) รัฐมนตรี
พล.ท.ท. พล.ท. (ส.ป.ท.)
-เพื่อพิจารณาร่าง
พล.ท.ท. พล.ท. (ส.ป.ท.)

(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

ผู้อำนวยการกองนิติธรรม ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

นางสาวกษิณี ไชยสิทธิ์

๒๒ เม.ย. ๖๒

นายอนุทิน ชาญวีรกูล
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๕๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๓๕๒ (กรุงเทพฯ)
โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๓๕๒ (กรุงเทพฯ)

(๕) สำนักเลขาธิการ
พล.ท.ท. พล.ท. (ส.ป.ท.)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)

พล.ท.ท. พล.ท. (ส.ป.ท.)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๑๗/๔/๖๒ ๑๖/๔/๖๒



ที่ สว(สนช) ๐๐๐๗/๑๓๓๔

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ถนนอุทองโน กทม. ๓๐๓๐๐

๑๓ มีนาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญร่างกฏว่าด้วย

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๒ เป็นพิเศษ วันศุกร์ที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ซึ่งคณะกรรมการการวิสามัญได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไว้บางประการ และมีมติเห็นด้วยกับข้อสังเกตนั้น

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงขอส่งข้อสังเกตดังกล่าวมาเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ความนัยแห่งข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๔๗ วรรคสอง รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาคำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวสุภาวค์จิตต์ ไตรเทพพิสัย)
รองเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักการประชุม

โทร. ๐ ๒๘๓๓ ๔๔๔๗ - ๘

โทรสาร ๐ ๒๘๓๓ ๔๔๔๘

สำนักงานผู้ช่วย
เลขาธิการ
(นายเกรียงศักดิ์ อารีระบ)
นิติกร กอ๒๓๓๓

1 of 3

ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)
พ.ศ. แล้ว เห็นควรตั้งข้อสังเกต ดังนี้

๑. ข้อแก้ไขเหตุผล เป็นดังนี้

“เหตุผล

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการบินอากาศได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน สมควรปรับปรุง
และเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการ เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตาม
มาตรฐานสากล ทันสมัย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงและการเพิ่มเติมบทบัญญัติของ
กฎหมายในครั้งนี้จะเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย
การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมทั้ง
จะเป็นการสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรองรับการตรวจสอบ
ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลและโครงการตรวจสอบการกำกับดูแล
การรักษาความปลอดภัยสากลด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

๒. การกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการเพื่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน
ซึ่งเป็นหน้าที่และอำนาจของผู้บัญชาการ หรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งจะต้องทำ
เป็นกฎหมายลำดับรองที่ใช้บังคับกับผู้เกี่ยวข้องหรือประชาชนทั่วไป สมควรที่จะได้มีการประชาสัมพันธ์
และรับฟังข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องและประชาชนตามความเหมาะสม รวมทั้ง มีกระบวนการที่สามารถ
ให้เข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ตามสมควร

๓. เนื่องจากปัจจุบันมีการใช้อากาศยานเพื่อการโดยสารและการพาณิชย์เป็นที่ยอมรับ
มากขึ้น ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เห็นควรให้รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม สั่งการหรือประสานงานให้หน่วยงานของไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง
กับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จัดทำหรือจัดเตรียมแผนในการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย หรืออากาศยานต่างประเทศ ซึ่งประสบอุบัติเหตุ
หรืออุบัติเหตุการณ์รุนแรงในบริเวณนอกทะเลอาณาเขต โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณไหล่ทวีปซึ่งเป็นที่ตั้งของ
แหล่งผลิตปิโตรเลียมของประเทศไทยและมีการใช้อากาศยานเพื่อการลำเลียงขนส่งเป็นประจำ หรือ
บริเวณพื้นที่ซึ่งไม่ได้อยู่ภายใต้อาณาเขตของประเทศใด เพื่อให้การช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ ตามที่
เห็นสมควรด้วย

ถูกต้องตามมติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร้อยตำรวจเอก ทวี



(วิรัชญา ประสพสุข)

ผู้อำนวยการสำนักงานการประชุม

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ผนวก ฅ
มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2562



สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงมหาดไทย
เลขที่ ๓๖๓๓
ในที่ ๓ พค ๖๒
เวลา ๑๕:๔๕

เลขที่ ๒๐๗๐๑
วันที่ ๓๐ ค.ค. ๖๒
เวลา ๑๔:๔๒

จก. ๒๓๓๑ / ๑๖ ค.ค. ๖๒ / ๑๐.๐๑
 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
 ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

ที่ นร ๐๕๐๘/๓๕๕๖๑

พ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง คณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี (กระทรวงคมนาคม)

๑) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปร)/๐๒๐๑/๒๖๒ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒

กองกลาง
เลขที่ AA35
วันที่ ๑๕ ต.ค. ๖๒
เวลา ๑๕.๐๑

รค. ๕๐๗๖
วันที่ ๑๑ ต.ค. ๖๒
เวลา ๑๕.๐๑

๖๐๒๙
วันที่ ๑๑ ต.ค. ๖๒
เวลา ๑๕.๑๖

ตามที่ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแต่งตั้งคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีของกระทรวงคมนาคม จำนวน ๖ คณะ และยกเลิกคณะกรรมการ ฯ จำนวน ๑ คณะ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ
๒. ให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาทบทวนความจำเป็นเหมาะสมในการขอให้คงอยู่ของคณะกรรมการ ฯ ตามข้อ ๑ ที่ไม่มีการประชุมเลย หรือที่มีการจัดประชุมเพียง ๑ - ๒ ครั้งในรอบ ๓ ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๒) อีกครั้งหนึ่ง และให้แจ้งยืนยันไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยด่วนเพื่อดำเนินการต่อไป

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินทราบด้วยแล้ว

ด่วนที่สุด

๑) ที่ว ๘๕๕๕/๖๕๖๖ จว. ๑๕ ค.ค. ๖๒

๒) ตามที่เสนอ

จก. ๓๐๗
 (นางสาวชยารัตน์ ทองยาง)
 นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
 ๑๖ ค.ค. ๖๒

กองอาลักษณ์และเครื่องราชอิสริยาภรณ์
 โทร ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๘๔๓ (นายค/ณัฐชิต)
 โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๗๑
 www.soc.go.th
 ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ rsrd@soc.go.th

ขอแสดงความนับถือ

๑

เรียน รองก. คสม. คสม. คคค.

พล.สนง. พวท.รฟท.
 พลท.กท.กคค. ทคค.
 พลจ.มท. พลจ.มท.
 พล.กท. และ พลท.
 พลท. พลจ. พลท. (ส.ม.ค.)

๒/๐๗

(นายปัญญาพล ศรีแสงแก้ว)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
 เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- กท. คคค.ตามเรื่องและรณรงค.ไม่มั่ง
 สด.ค.คค.คคค.
 - เฝือกท.คคค.และดำเนินการในส่วนที่
 เกี่ยวข้องต่อไปด้วย / ส่วนการปฏิบัติที่คคค.คคค.

(Signature)

(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)
 ปลัดกระทรวงคมนาคม
 ๑๕ ค.ค. ๖๒

๑/๔๗
 (นายปรีชา เวลสบุตร)
 ๑๕ ค.ค. ๖๒

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร)/๐๒๐๑/๒๖๖



กระทรวงคมนาคม
๓๘ ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๕ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบทวนคณะกรรมการต่างๆ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๘/ว ๓๑๔ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือเสนอรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
๒. รายละเอียดองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่คณะกรรมการต่างๆ รวม ๗ คณะ
๓. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เรื่อง ขอบทวนคณะกรรมการต่างๆ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑.ความเป็นมา

ตามหนังสืออ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ให้คณะกรรมการต่างๆ ของส่วนราชการ จำนวนรวม ๒๓๕ คณะ ที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งไว้ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และภายหลังจากนั้น ให้คณะกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งทุกคณะดังกล่าวเป็นอันสิ้นสุดลง ทั้งนี้ หากส่วนราชการใดพิจารณาเห็นว่าคณะกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง คณะใดยังมีการปฏิบัติงานสำคัญและจำเป็นที่จะต้องคงอยู่ต่อไป เพื่อให้สามารถดำเนินการภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง ให้เสนอแต่งตั้งคณะกรรมการคณะนั้นๆ ขึ้นใหม่ โดยให้ตรวจสอบและปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน โดยมีคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม รวม ๗ คณะประกอบด้วย

- ๑) คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- ๒) คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
- ๓) คณะกรรมการร่วมถาวร ไทย - มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านด่าน

มาเลเซียไปยังสิงคโปร์

๔) คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางบกกับ รัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ

๕) คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับ รัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ

๖) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ

๗) คณะกรรมการ ...

๗) คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาคณะกรรมการต่างๆ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๗ คณะแล้ว เห็นควรยุบเลิก ๑ คณะ คือ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (คค๑๓) เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ขึ้นใหม่แล้ว โดยมีองค์ประกอบคณะกรรมการ ทั้งสิ้น ๑๓ คน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธาน และผู้อำนวยการ กชย. เป็นกรรมการและเลขานุการ (แต่อำนาจหน้าที่ของ กชย. ยังไม่ครอบคลุมถึงเรือที่ประสบภัย) และตามมาตรา ๖๔/๒๒ ให้ กชย. มีหน้าที่และอำนาจใน ข้อ ๗ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรี หรือ คณะรัฐมนตรีมอบหมาย ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเสนอให้ยุบเลิกคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (คค๑๓) ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี และจะดำเนินการร่างองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ กชย. เพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือที่ประสบภัย เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้งต่อไป

สำหรับคณะกรรมการต่างๆ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีอีก ๖ คณะ เห็นควรให้คงอยู่ต่อไป เนื่องจากยังมีการปฏิบัติงานสำคัญและจำเป็นที่จะต้องดำเนินการตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องในอนาคต จึงขอทบทวนปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการที่ยังคงอยู่ทั้ง ๖ คณะ ให้เป็นปัจจุบัน ดังนี้

๑) คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (คค๑๑) ให้มีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ คงเดิม

๒) คณะกรรมการร่วมถาวร ไทย - มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเบาเสี่ยงผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ (คค๑๕) ให้มีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ คงเดิม

๓) คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความเข้าใจการขนส่งทางบกกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ (คค๒๐) ขอเพิ่มองค์ประกอบ ๑ หน่วยงาน คือ ผู้แทนกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน โดยมีอำนาจหน้าที่ คงเดิม

๔) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (คค๔๔) ขอปรับปรุงองค์ประกอบชื่อของหน่วยงานให้ตรงกับปัจจุบัน ในลำดับที่ ๑๒ จากผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เปลี่ยนเป็น ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีอำนาจหน้าที่ คงเดิม

๕) คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (คค๔๐) ขอปรับปรุงทั้งองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๕.๑ ปรับปรุงชื่อหน่วยงานในลำดับที่ ๑๗ จากผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เปลี่ยนเป็น ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕.๒ เพิ่มอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณากำหนดท่าที่ฝ่ายไทยสำหรับการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียน เพื่อให้สอดคล้องและครอบคลุมการดำเนินงานในปัจจุบัน

๖) คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความเข้าใจการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ (คค๒๑) ขอปรับปรุงองค์ประกอบผู้แทนของหน่วยงานให้สอดคล้องกับ

การปรับปรุง ...

-๓-

การปรับปรุงโครงสร้างของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับภารกิจตามพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีอำนาจหน้าที่ คงเดิม ดังนี้

๖.๑ องค์ประกอบลำดับที่ ๙ จากผู้จัดการฝ่ายการต่างประเทศ สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย เป็น ผู้จัดการฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๖.๒ องค์ประกอบลำดับที่ ๑๒ จากหัวหน้ากองความตกลงระหว่างประเทศ ฝ่ายการต่างประเทศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็น หัวหน้ากองความตกลงระหว่างประเทศ ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทบพจนคณะกรรมการต่างๆ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม รวม ๗ คณะ ประกอบด้วย

- ๑) ศค๑๑ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- ๒) ศค๑๓ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
- ๓) ศค๑๕ คณะกรรมการร่วมถาวร ไทย - มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางบกผ่านแดน มาเลเซียไปยังสิงคโปร์

๔) ศค๒๐ คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางบก กับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ

๕) ศค๒๑ คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ กับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ

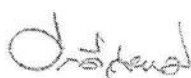
๖) ศค๔๔ คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ

๗) ศค๘๐ คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ

รายละเอียดองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ที่ขอทบทวน รวม ๗ คณะ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเกล้าฯ กราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองกลาง

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๔

โทรสาร ๐ ๒๒๘๓ ๓๑๑๐

ผนวก ญ

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวก 12 การค้นหาและช่วยเหลือ



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 ฎ

หน่วยงานและหน้าที่ในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
1	คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า กชย.	แต่งตั้งตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 มาตรา 64/21 ตามมาตรา 64/22 ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยการ (สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัด กระทรวงคมนาคม) ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ	(1) กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย (2) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติโดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (3) กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 15/17 (7) (4) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว (5) วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามแผนการค้นหาและ	สำนักงาน กชย.

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
			ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง (6) ให้คำแนะนำ ปรัชญา และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนากระบวนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ (7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย	
2	ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC) และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARSC)	สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	(1) มีความพร้อมและปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง (2) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ภาษาอังกฤษและได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดีประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (SAR Inspector Staff), เจ้าหน้าที่เขียนแผนที่ (Plotter Officer), เจ้าหน้าที่ติดต่อ (Liaison Officer), เจ้าหน้าที่สื่อสาร (Communication Officer), เจ้าหน้าที่บันทึก (Recorder Officer), เจ้าหน้าที่บรรยายสรุป (Briefing Officer) ฯลฯ (3) รับ-ส่งข่าวอากาศยานประสบภัยให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ รวมทั้งจัดเตรียมข้อมูลให้กับ กชย.	1. ผอ.กชย. 2. หัวหน้าฝ่ายวิชาการและกำกับมาตรฐาน 3. หัวหน้าฝ่ายประสานงานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
			ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการแถลงข่าวและประชาสัมพันธ์ให้กับสื่อมวลชนทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งญาติผู้ประสบภัย (4) พิจารณาการจัดตั้งระดับของการประสานงาน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ (1) ระดับผู้ประสานงาน (SAR Coordinator) (2) ระดับผู้ประสานภารกิจ (SAR Mission Coordinator) และ (3) ระดับอำนวยการ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (On Scene Coordinator) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติในการแต่งตั้งผู้ทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามแผนฯ (5) หาข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ (ได้แก่ เวลาดวงอาทิตย์ขึ้น-ตก ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ฯลฯ) และข้อมูลอุทกศาสตร์ ในกรณีที่เกิดอากาศยาน ประสบภัยทางทะเลซึ่งต้องทราบว่าลักษณะ อากาศ คลื่นลมและกระแสน้ำในทะเลด้วย (6) หาดำแหน่งของเรือหรืออากาศยาน ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุและร้องขอให้เรือ	

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
			หรืออากาศยาน นั้น ๆ เตรียมพร้อมในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือเฝ้าดู หรือเฝ้าฟังวิทยุเพื่อติดตามอากาศยานประสบภัย นั้น (7) กำหนด และ/หรือประสานพื้นที่ที่จะทำการ ค้นหาและพิจารณาเลือกใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัย ตลอดจนวิธีการค้นหา (8) ประสานงานกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศข้างเคียง (9) ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแก่เจ้าหน้าที่ ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยต่าง ๆ ก่อนที่จะออกปฏิบัติการค้นหา และรับฟังรายงานจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยนั้น (10) ประเมินค่ารายงานทั้งหมดที่ได้รับจากหน่วย และแหล่งข่าวต่าง ๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปรับปรุง แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (11) ร้องขอให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ	

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
			อากาศยานประสบภัยจัดการนำเครื่องยังชีพไปทิ้งให้ผู้รับความช่วยเหลือจากอากาศยานประสบภัย (12) บันทึกการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตั้งแต่เริ่มการค้นหาจนกระทั่งเลิกการค้นหา (13) จัดทำบัญชีและสำรวจตรวจสอบระบบต่าง ๆ สำหรับติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในสภาพใช้งานได้และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ (14) วางแผนการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย (ตามภาคผนวก ก) รวมทั้งจัดทำมีการฝึกปฏิบัติร่วม และการประชุมปรึกษาหารือปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้ดีขึ้น (15) แจกยกละเอียดหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ (16) กำกับดูแลศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย	
3	ศูนย์ควบคุมการจราจรค้นหาด้วยดาวเทียม	สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	(1) รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัยผ่านระบบดาวเทียม Cospas-Sarsat ด้วยเครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน	

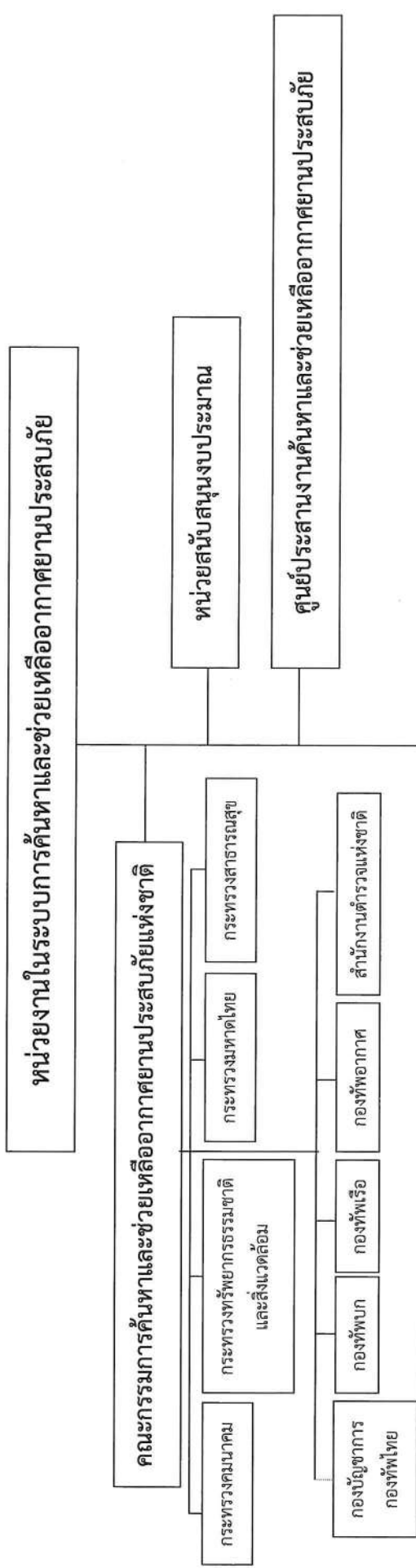
ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
		สำนักงานสถิติกระทรวงคมนาคม	ของอากาศยาน [Emergency Locator Transmitter (ELT)] เครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของเรือ [Emergency Position-Indicating Radio Beacon (EPIRB)] และเครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของบุคคล [Personal Locator Beacon (PLB)] (2) รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัยผ่านศูนย์ควบคุมภารกิจค้นหาและช่วยเหลือด้วยดาวเทียมจากต่างประเทศ รวมทั้งติดต่อประสานงานและตรวจสอบข้อมูลในการค้นหาและช่วยเหลืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (3) ตรวจสอบและประเมินค่าความถูกต้องของข่าวที่ศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียมได้รับแจ้ง ก่อนส่งต่อไปยังศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
4	หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	1. กระทรวงกลาโหม		1. ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีอากาศยานประสบภัยตามที่ได้รับการร้องขอจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC)
		- กองบัญชาการกองทัพอากาศ	สนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
		- กองทัพบก	สนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน	

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
		- กองทัพอากาศ	ประสบภัย	2. แจ้งชนิดและจำนวนบริษัท ตลอดจนกำลังเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการค้นหา และช่วยชีวิตให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและหลักฐานในการเบิกจ่ายงบประมาณ
			สนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยหลักทางทะเล	
			(1) สนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยหลัก	3. รายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบเป็นระยะอยู่เสมอ หรือมีวงรอบการรายงานที่ชัดเจน หรือรายงานตามตัวชี้วัด
			(2) สนับสนุนชุดประสานและควบคุมการใช้ทางอากาศในพื้นที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต เมื่อมีการใช้อากาศยานหรืออากาศยานไร้คนขับ ของหน่วยงานรัฐ เอกชน หรือหน่วยงานอื่นๆ ปฏิบัติการในพื้นที่ โดยประสานกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศโดยใกล้ชิด	
	2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	- กองบังคับการตำรวจน้ำ	(1) สนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	4. ศึกษาและทำความเข้าใจแผนการค้นหาของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ
			(2) สนับสนุนการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยทางอากาศ	
			(3) รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ประสบภัยและพื้นที่ใกล้เคียง	
		3. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		5. ทำการฝึกซ้อมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอยู่เสมอ
				6. บำรุงรักษาอากาศยานและเรือหรือพาหนะอื่น ๆ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ	
		- กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ส่วนกู้ภัยอุทยานแห่งชาติ สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช มี 7 ศูนย์กู้ภัยประจำภูมิภาค (กู้ภัยภาคพื้น 4 แห่ง กู้ภัยทางทะเลและชายฝั่ง 3 แห่ง คือ จ.ตราด/จ.ภูเก็ต/จ.สตูล) ดูแลพื้นที่อุทยานแห่งชาติทั้งหมด 155 แห่ง	(1) กองการบิน ฯ จัดอากาศยานสนับสนุนการค้นหาอากาศยานประสบภัย (2) จัดชุดเจ้าหน้าที่สนับสนุนการค้นหาอากาศยานประสบภัย	7. เก็บและรักษาเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งยารักษาโรค เครื่องสัญญาณแจ้งภัย เครื่องยังชีพ เพื่อให้ใช้งานได้ตลอดเวลาทันที 8. แจ้งขนาดและจำนวนปริมาตร ตลอดจนการเตรียมพร้อมที่จะออกปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบ และแจ้งการเปลี่ยนแปลงของจำนวนปริมาตรดังกล่าวอยู่เสมอ 9. สนับสนุนภารกิจตามข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนฯ	
		4. กระทรวงมหาดไทย - กรมการปกครอง - กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น - กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	(1) จัดชุดเจ้าหน้าที่สนับสนุนการดับเพลิงและกู้ภัยในบริเวณที่เกิดเหตุ (2) อำนวยความสะดวกและประสานการปฏิบัติการจัดการสาธารณภัยและให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย		
		5. กระทรวงคมนาคม - กรมท่าอากาศยาน - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - กรมเจ้าท่า - การท่าเรือแห่งประเทศไทย	สนับสนุนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามแผนฉุกเฉินสนามบิน (1) สนับสนุนเรือในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย		

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
5	หน่วยระงับภัย และหน่วย สนับสนุน	ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของ ชาติทางทะเล	(2) สนับสนุนการติดต่อประสานงานข้อมูล การจราจรทางทะเล	
			(1) สนับสนุนเรือในการปฏิบัติการณ์ค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
			(2) สนับสนุนการติดต่อประสานข้อมูลทางทะเล	
		1. กระทรวงคมนาคม (บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	(Alerting Post) รับ-ส่งข่าว และติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานหรือบุคคลผู้แจ้งเหตุเกี่ยวกับชาว อากาศยานประสบภัยกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	รับแจ้งเหตุอากาศยานประสบภัยและประสานงานกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยเพื่อดำเนินการสนับสนุน
		2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ		
6	หน่วยส่งต่อทาง การแพทย์	3. บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เดิม)	สนับสนุนข่าวสารและข้อมูลในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
		4. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (กรมอุตุนิยมวิทยา)	สนับสนุนข่าวสารและข้อมูลอุตุนิยมวิทยาด้านการบินในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
		5. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	สนับสนุนข้อมูลและมาตรฐานในการปฏิบัติการณ์ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	
		1. กระทรวงสาธารณสุข	(1) ปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัยจากอากาศยานประสบภัยตามที่ได้รับการร้องขอจากศูนย์ ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ (RCC)	
		2. กระทรวงกลาโหม	(2) จัดเตรียมบริภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัย	
6	หน่วยส่งต่อทาง การแพทย์	3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	(3) ฝึกอบรมบุคลากรในหน่วยงานให้มีความสามารถในการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัย	
		4. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	(4) ให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับอันตราย หรือ ผู้ได้รับความเสียหาย	
		5. องค์การสาธารณสุขมูล		

ลำดับ	หน่วยงานหลัก	รายละเอียดหน่วยงาน	หน้าที่	ความรับผิดชอบ
7	หน่วยสนับสนุนงบประมาณ	1. กระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลาง) 2. สำนักงานประมาณ	พิจารณาจัดสรรงบประมาณทั้งในงบปกติในการจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสื่อสารให้หน่วยงานต่าง ๆ ในองค์กร ในระบบการค้นหาค้นหาและช่วยเหลืออาศยานประสบบัย รวมไปถึงการจัดสรรงบประมาณไว้เพื่อรองรับหากเกิดเหตุ เพื่อให้การค้นหาค้นหาและช่วยเหลืออาศยานประสบบัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออาศยานประสบบัยของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออาศยานประสบบัยแห่งชาติโดยให้เป็นในลักษณะประหยัดและตามความจำเป็นอย่างแท้จริงด้วย	



หน่วยงาน	หน่วยค้ำหาและช่วยเหลือทางบก	หน่วยค้ำหาและช่วยเหลือทางอากาศ	หน่วยค้ำหาและช่วยเหลือทางน้ำ/ทะเล	หน่วยระงับภัยและสนับสนุนข้อมูล	หน่วยส่งต่อทางการแพทย์
1. กองบัญชาการกองทัพไทย	●	●		●	●
2. กองทัพบก	●	●	●	●	●
3. กองทัพเรือ	●	●	●	●	●
4. กองทัพอากาศ	●	●		●	●
5. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	●	●	●	●	●
6. กระทรวงคมนาคม		●	●	●	
7. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	●	●	●	●	
8. กระทรวงมหาดไทย	●	●	●	●	●
9. กระทรวงสาธารณสุข			●	●	●
10. อื่น ๆ เช่น มูลนิธิเอกชน	●	●	●	●	●

ผนวก ฎ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการ
ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

มาตรา 15/8 ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนตามมาตรา 15/7 ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และรับผิดชอบการบริหารจัดการในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

(2) ประสานงานและให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

มาตรา 37 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด 7/1 การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มาตรา 64/20 มาตรา 64/21 มาตรา 64/22 มาตรา 64/23 มาตรา 64/24 มาตรา 64/25 มาตรา 64/26 มาตรา 64/27 และมาตรา 64/28 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

“หมวด 7/1

การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

มาตรา 64/20 ในหมวดนี้

“การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย” ให้หมายความรวมถึง การค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัย จากอากาศยานด้วย

“สำนักงาน กชย.” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

“ผู้อำนวยการ กชย.” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและ เรือที่ประสบภัย

มาตรา 64/21 ให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติขึ้น คณะหนึ่ง เรียก โดยย่อว่า “กชย.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวง คมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวง มหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ

ให้ผู้อำนวยการ กชย. ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคม โดย ข้อเสนอของผู้อำนวยการ กชย. แต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กชย. จำนวนไม่เกินสองคน เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ

มาตรา 64/22 ให้ กชย. มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยของประเทศไทย
- (2) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐาน และข้อพึง ปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (3) กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายให้สอดคล้อง กับมาตรฐานตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 15/17 (7)

- (4) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว
- (5) วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง
- (6) ให้คำแนะนำ ปรีกษา และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ
- (7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อ กขย. เห็นชอบแผนตาม (2) แล้ว ให้สำนักงาน กขย. แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

ในการปฏิบัติการตามวรรคหนึ่ง กขย. อาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนหรือตามที่มอบหมายก็ได้ และให้นำบทบัญญัติในมาตรา 11 และมาตรา 12 มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา 64/23 แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ตามมาตรา 64/22 (2) ต้องสอดคล้องกับนโยบาย แนวทาง และมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ที่ กขย. กำหนดตามมาตรา 64/22 (1) และอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- (1) แนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง
- (2) วิธีการเกี่ยวกับการแจ้งข่าว การค้นหา และให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้า รวมถึงการขนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลเกี่ยวกับการสาธารณสุข การวางแผนและการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการสื่อสารและการลำเลียงขนส่งอย่างเป็นระบบ
- (3) รายชื่อหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบในการดำเนินการตาม (1) และ (2) ทั้งนี้ จะกำหนดหน่วยงานภาคเอกชนที่จะดำเนินการสนับสนุน หรือให้การช่วยเหลือในการดำเนินการด้วยก็ได้
- (4) งบประมาณเพื่อการดำเนินการ แนวทางในการเตรียมพร้อมด้านการฝึกอบรมบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และระบบการปฏิบัติการในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อดำเนินการตาม (1) และ (2)

มาตรา 64/24 ให้สำนักงาน กขย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทันท่วงที และให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเสนอให้ กขย. เห็นชอบตามมาตรา 64/22 (2)

(2) กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรการที่ กษย.กำหนดตามมาตรา 64/22 (3)

(3) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ

(4) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย

(5) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแก่หน่วยงานของรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(6) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กษย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 64/25 ในกรณีที่อากาศยานทหาร หรืออากาศยานราชการอยู่ในภาวะอันตรายสูญหาย หรือขาดการติดต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานดังกล่าว อาจร้องขอ กษย. ให้มีการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามบทบัญญัติแห่งหมวดนี้ได้

มาตรา 64/26 เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อภายในราชอาณาจักร ให้ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตแจ้งเหตุต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยทันทีที่ทราบเหตุดังกล่าว

เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย หรือ ตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัยต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามที่ร้องขอ

มาตรา 64/27 เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อ หรือมีการแจ้งเหตุตามมาตรา 64/26 ให้สำนักงาน กษย. รายงานให้รัฐมนตรีและ กษย. ทราบโดยไม่ชักช้า

ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ เพื่อควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ บังคับบัญชาและสั่งการหน่วยงานของรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ ตามความจำเป็น และให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้การสนับสนุน และช่วยเหลือการดำเนินการของผู้บัญชาการเหตุการณ์ด้วย

ในกรณีมีเหตุอื่นที่จำเป็น รัฐมนตรีอาจพิจารณาแต่งตั้งบุคคลอื่นหรือเปลี่ยนแปลงผู้บัญชาการเหตุการณ์ได้ตามความเหมาะสม

เมื่อภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเสร็จสิ้น ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์แจ้งมายัง ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อดำเนินการยกเลิกภารกิจการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

มาตรา 64/28 เพื่อให้การปฏิบัติการช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจกำหนดพื้นที่และบริเวณในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ห้ามบุคคลซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ได้รับ อนุญาตจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนหรือฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือบุคคลให้พ้นอันตราย ที่ใกล้จะถึง”

มาตรา 61 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 115/1 มาตรา 115/2 และมาตรา 115/3 แห่งพระราชบัญญัติการ เบินอากาศ พ.ศ. 2497

มาตรา 115/2 ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในกรณีอากาศยาน ที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย หรือตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการ เบินอากาศในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 64/26 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสอง แสนบาท

มาตรา 115/3 ผู้ใดเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์กำหนดให้เป็นพื้นที่หรือบริเวณในการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 64/28 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ห้าหมื่นบาท”

มาตรา 73 การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งได้ดำเนินการ ไว้ก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติแห่ง พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ในการนี้ แผนการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยใดที่ได้กระทำไว้แล้วแต่มิได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ การดำเนินการต่อไปให้เป็นไปตามที่ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยแห่งชาติกำหนด

มาตรา 76 ให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ และยังใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งในเรื่องนั้น ๆ ที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ขึ้นใช้บังคับ

ผนวก ฐ

คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ



คำสั่งคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

ที่ ๑ /๒๕๖๓

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

ด้วยคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เพื่อพิจารณาจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ตลอดจนบูรณาการจัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๔/๒๒ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|------|--|---------------|
| ๑.๑ | รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ | ประธานกรรมการ |
| ๑.๒ | ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | อนุกรรมการ |
| ๑.๓ | ผู้แทนกองบัญชาการกองทัพอากาศ | อนุกรรมการ |
| ๑.๔ | ผู้แทนกองทัพบก | อนุกรรมการ |
| ๑.๕ | ผู้แทนกองทัพอากาศ | อนุกรรมการ |
| ๑.๖ | ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | อนุกรรมการ |
| ๑.๗ | ผู้แทนสำนักงานการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | อนุกรรมการ |
| ๑.๘ | ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | อนุกรรมการ |
| ๑.๙ | ผู้แทนศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | อนุกรรมการ |
| ๑.๑๐ | ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | อนุกรรมการ |

๑.๑๑ ผู้แทน...

-๒-

๑.๑๒	ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา	อนุกรรมการ
๑.๑๓	ผู้แทนกรมอุทกศาสตร์	อนุกรรมการ
๑.๑๔	ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	อนุกรรมการ
๑.๑๕	ผู้แทนกรมทำอากาศยาน	อนุกรรมการ
๑.๑๖	ผู้แทนกรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
๑.๑๗	ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	อนุกรรมการ
๑.๑๘	ผู้แทนกองกฎหมาย	อนุกรรมการ
	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
๑.๑๙	ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
๑.๒๐	หัวหน้าฝ่ายประสานการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑.๒๑	ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ศึกษา วิเคราะห์และพิจารณาจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
แห่งชาติ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบิน
พลเรือนระหว่างประเทศ

๒.๒ รายงานผลปฏิบัติงานให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
แห่งชาติทราบเป็นระยะตามความเหมาะสม จนกว่าแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ
จะแล้วเสร็จ

๒.๓ เชิญผู้แทนของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม และจัดส่งเอกสาร
ที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

๒.๔ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยปฏิบัติงานตามที่เห็นสมควร

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๓๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๓



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

ผนวก ข

คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ



คำสั่งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

ที่ ๑ /๒๕๖๓

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

ด้วยคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ในการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ สำหรับจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตราฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ตลอดจนบูรณาการจัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จึงแต่งตั้งคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | |
|--|------------------|
| ๑.๑ พลโท อีรวัธ ทุมตฤณการ
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ที่ปรึกษา |
| ๑.๒ นาวาอากาศเอกศักดิ์พน ชัยมงคล
พนักงานอาวุโสกองกำกับมาตรฐานการค้นหา
และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | ที่ปรึกษา |
| ๑.๓ นายณรงค์ อรุณภักคมงคล
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัยภาคพื้น
กรมทำอากาศยาน | ที่ปรึกษา |
| ๑.๔ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหา
และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ประธานคณะกรรมการ |
| ๑.๕ หัวหน้าฝ่ายวิชาการและกำกับมาตรฐาน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงาน |
| ๑.๖ หัวหน้าฝ่ายประสานการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานและเรือที่ประสบภัย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงาน |

๑.๗ นางสาว...

-๒-

- | | |
|--|-----------------------------|
| ๑.๗ นางสาวนันท์ณิกัด นันทวัฒน์วงศ์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงาน |
| ๑.๘ นางสาวสุรชาติพิทย์ ใจรัก
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงาน |
| ๑.๙ นางสาวณัฏฐ์กฤตดา ศรีทวีพันธ์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงานและเลขานุการ |
| ๑.๑๐ นายปฐมพงษ์ วงศ์ศักดิ์ดา
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑.๑๑ นางสาวนันท์นภัส ไทโรงาม
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ศึกษา วิเคราะห์และพิจารณาจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
แห่งชาติ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบิน
พลเรือนระหว่างประเทศ

๒.๒ รายงานผลปฏิบัติงานให้คณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
ประสบภัยแห่งชาติทราบเป็นระยะตามความเหมาะสม จนกว่าแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
แห่งชาติจะแล้วเสร็จ

๒.๓ เชิญผู้แทนของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม และจัดส่งเอกสาร
ที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๓



(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ

ประธานคณะกรรมการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานประสบภัยแห่งชาติ