

คำนำ

กองการบิน โดยส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศการบิน ได้จัดทำคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ศึกษาระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๙ ระเบียบงานด้านนิรภัยการบินของเหล่าทัพต่างๆ เช่น ระเบียบกองทัพอากาศ ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๒ ระเบียบกองทัพบก ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๙ และระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๘ ก็ได้กำหนดเรื่องนิรภัยการบินไว้ รวมทั้งยังได้ศึกษาคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ของกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เพื่อดำเนินการยกย่องคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ได้หารือตามโครงการศึกษาดูงานด้านนิรภัยการบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เพื่อแลกเปลี่ยน เรียนรู้และรับฟังข้อเสนอแนะ ทำให้ได้เนื้อหาครอบคลุมงานนิรภัยการบินได้ดียิ่งขึ้น

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รับผิดชอบหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ให้มีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงานด้านนิรภัยการบิน สามารถรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ อันตราย ลักษณะขั้นตอนการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ องค์ประกอบ รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การปฏิบัติงานบินในแต่ละภารกิจเกิดความสำเร็จด้วยความปลอดภัยสูงสุด ต่อไป

กองการบิน

สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ ๑

บททั่วไป

ข้อ ๑. บททั่วไป

๑.๑ กล่าวนำ

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ให้ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน สอดคล้องกับระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ.๒๕๔๙ และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓ แก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทุกระดับ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการบิน

๑.๒ ขอบเขตการใช้งาน

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ให้ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ของเจ้าหน้าที่ของกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยานของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑.๓ นิยามศัพท์

๑.๓.๑ **มาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน** หมายถึง วิธีการปฏิบัติทั้งปวง ทั้งด้านนิรภัยการบิน และด้านนิรภัยภาคพื้น เพื่อพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของผู้เกี่ยวข้องกับการบินและป้องกันมิให้อากาศยานประสบเหตุวิฤตในลักษณะต่างๆ ทั้งขณะทำการบินและมีได้ทำการบิน

๑.๓.๒ **นิรภัยการบิน** หมายถึง วิธีการปฏิบัติหรือดำเนินกิจกรรมใดๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติการกิจการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

๑.๓.๓ **นิรภัยภาคพื้น** หมายถึง วิธีการปฏิบัติงานเพื่อพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอุบัติเหตุภาคพื้น

๑.๓.๔ **อากาศยานประสบเหตุวิฤต** หมายถึง เหตุผิดปกติทั้งปวงที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งอาจทำให้อากาศยานงดทำการบินหรือไม่ก็ตาม เหตุผิดปกติเช่นว่านี้ เกิดขึ้นทั้งขณะทำการบิน และมีได้ทำการบิน

๑.๓.๕ **อากาศยานอุบัติเหตุ** หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมาย และไม่ใช่วิธีการกระทำโดยจงใจของบุคคลใดๆ ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บแก่บุคคล หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในระหว่างระยะเวลาตั้งใจทำการบิน อากาศยานอุบัติเหตุแบ่งได้ ๓ ชั้น รายละเอียดตามภาคผนวก ๑ คือ

๑.๓.๕.๑ **อากาศยานอุบัติเหตุใหญ่** หมายถึง อากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องต้องเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นจำหนายหรือเสียหายมาก

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๑.๓.๕.๒ **อากาศยานอุบัติเหตุย่อย** หมายถึง อากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้นักบิน หรือผู้เกี่ยวข้องได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายเล็กน้อย

๑.๓.๕.๓ **อากาศยานอุบัติการณ์** หมายถึง อากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้นักบิน หรือผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุปลอดภัย และอากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายเล็กน้อย

๑.๓.๖ **อากาศยานลงเมื่อมีสิ่งบอกเหตุ** หมายถึง เหตุขัดข้องที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ที่ยังพอสามารถทำการบินต่อไปได้ แต่นักบินตัดสินใจนำอากาศยานลงสู่พื้นก่อนที่จะเกิดความเสียหายเพิ่มขึ้น ด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยพร้อมที่จะปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินตลอดเวลาและการลงนั้น อากาศยานไม่ได้รับความเสียหายเพิ่มขึ้นอีก เช่น สัญญาณเตือนปรากฏ เกิดมีเสียง กลิ่น อาการผิดปกติ ฯลฯ เป็นต้น

๑.๓.๗ **อากาศยานลงฉุกเฉิน** หมายถึง อากาศยานที่เกิดเหตุขัดข้องขึ้นกับเครื่องยนต์ หรือส่วนประกอบอื่นใดก็ตาม ซึ่งไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ หรือยังสามารถทำการบินต่อไปได้ ก็ตาม แต่นักบินต้องนำอากาศยานลงสู่พื้นโดยเร็วในพื้นที่ที่เหมาะสมด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ เช่น ระบบไฮดรอลิกขัดข้อง อุณหภูมิห้องทรานสมิชชันสูง เครื่องยนต์ดับ เครื่องยนต์สะดุด ยางแตก ฐานชำรุด น้ำมันเชื้อเพลิงหมด สภาพอากาศปิด ฯลฯ เป็นต้น

๑.๓.๘ **ขณะทำการบิน** หมายถึง นับตั้งแต่ติดเครื่องยนต์เพื่อตั้งใจทำการบินจนกระทั่ง ดับเครื่องยนต์

๑.๓.๙ **ตั้งใจทำการบิน** หมายถึง ความประสงค์ของนักบินที่จะนำอากาศยาน ทำการบินตามคำสั่ง โดยนับตั้งแต่ที่นักบินเริ่มปฏิบัติตามกรรมวิธี ในการหมุนติดเครื่องยนต์และจะสิ้นสุดเมื่อนักบิน นำอากาศยานนั้นกลับลงมาและจอดไว้ ณ จุดที่กำหนดไว้แล้ว หรือที่อื่นๆ เมื่อจำเป็น จนกระทั่ง ดับเครื่องยนต์ โบพัตหรือโบพัตใหญ่หยุดนิ่งและใส่ไม้ห้ามล้อเรียบร้อย

๑.๓.๑๐ **อุบัติเหตุภาคพื้น** หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทางภาคพื้นโดยมิได้คาดหมายและมิใช่ การกระทำโดยจงใจของบุคคลใดๆ ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บแก่บุคคล ความเสียหายแก่ทรัพย์สินของกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการปฏิบัติราชการ ยกเว้นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างตั้งใจ ทำการบิน อุบัติเหตุภาคพื้น แบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ

๑.๓.๑๐.๑ **อุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง** หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้นักบินที่เกี่ยวข้อง ต้องเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส ทูพพลภาพ หรือพิการ หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเสียหายขั้นเสียหายมาก

๑.๓.๑๐.๒ **อุบัติเหตุภาคพื้นย่อย** หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้นักบินที่เกี่ยวข้องได้รับ บาดเจ็บเล็กน้อย หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเสียหายขั้นเสียหายเล็กน้อย

๑.๓.๑๑ **อันตราย** หมายถึง การปฏิบัติหรือสภาพจริงที่ปรากฏซึ่งอาจทำให้เกิดการบาดเจ็บ แก่บุคคล หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน โดยยังไม่ได้ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียหายขึ้น

๑.๓.๑๒ **กองการบิน** หมายถึง กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิตยการบิน

๑.๓.๑๓ **ผู้ควบคุมหน่วยการบิน** หมายถึง นักบินที่ได้รับแต่งตั้ง ให้ดำรงตำแหน่งผู้ควบคุมหน่วยบิน

๑.๓.๑๔ **หัวหน้านักบิน** หมายถึง นักบินที่ได้รับแต่งตั้งจากปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้านักบิน

๑.๓.๑๕ **หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน** หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก กำกับดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน

๑.๓.๑๖ **หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน** หมายถึง นักบินผู้ทำหน้าที่วางแผน อำนวยความสะดวก กำกับดูแลการปฏิบัติการของชุดปฏิบัติการบิน ให้เป็นไปตามคำสั่งการปฏิบัติการบิน

๑.๓.๑๗ **ผู้อำนวยการบิน** หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่วางแผน อำนวยความสะดวก และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของอากาศยานหรือการบินหมู่

๑.๓.๑๘ **ผู้บังคับอากาศยาน** หมายถึง นักบินผู้รับผิดชอบการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน ขณะทำการบิน

๑.๓.๑๙ **นักบิน** หมายถึง ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นนักบิน ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงหัวหน้านักบิน ครูการบิน นักบินลองเครื่องและนักบินผู้ช่วย

๑.๓.๒๐ **หัวหน้านักบิน** หมายถึง นักบินผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้านักบิน ตามคำสั่งของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑.๓.๒๑ **ผู้ควบคุมหน่วยบิน** หมายถึง ผู้อำนวยการกองการบิน รับผิดชอบในการบริหารและปฏิบัติด้านการบิน ควบคุมและกำกับดูแลให้มีการวางแผน สั่งการ อำนวยความสะดวก และปฏิบัติการบิน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด แต่ทั้งนี้ต้องไม่สะท้อนถึงด้านนิตยการบิน และการบินเพื่อรักษาความสามารถด้านการบิน หรือการดำรงสภาพการบินต่อเนื่อง

๑.๓.๒๒ **นักบินลองเครื่อง** หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นนักบินลองเครื่อง มีหน้าที่รับผิดชอบการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน

๑.๓.๒๓ **ครูการบิน** หมายถึง นักบินซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นครูการบิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการฝึกและให้การศึกษาแก่นักบิน ครูการบิน นักบินลองเครื่องและนักบินผู้ช่วย

๑.๓.๒๔ **คณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน** หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน

๑.๓.๒๕ **คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ** หมายถึง คณะกรรมการที่รับการแต่งตั้งให้ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ มี ๒ คณะ คือ

๑.๓.๒๕.๑ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านธุรการ

๑.๓.๒๕.๒ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านนิตยการบิน

คู่มือการดำเนินงานด้านนรภัยการบิน

๑.๓.๒๖ **สิ่งนำอุบัติเหตุ** หมายถึง เหตุการณ์หรือสิ่งใดก็ตามที่เกิดขึ้นและยังไม่ส่งผลโดยตรงให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ แต่หากปล่อยให้เหตุการณ์หรือสิ่งนั้นสะสมมากขึ้น หรือเกิดขึ้นต่อไปอาจเป็นสาเหตุทำให้อากาศยานอุบัติเหตุได้

๑.๓.๒๗ **การประเมินความสามารถด้านการบินหลังอุบัติเหตุ** หมายถึง การประเมินค่าการบินเพื่อพิจารณาความสามารถของนักบินในการปฏิบัติงานตามหน้าที่หลังจากอากาศยานอุบัติเหตุ ซึ่งถูกระงับการปฏิบัติหน้าที่ในการบิน และเมื่อได้ผ่านกรรมวิธีทางการแพทย์เวชศาสตร์การบินเรียบร้อยแล้ว จึงทำการประเมินค่าการบิน อย่างสมบูรณ์โดยคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน และจัดมาตรฐานการบิน

๑.๓.๒๘ **การประเมินความสามารถด้านการบินทางการแพทย์** หมายถึง การประเมินความสามารถด้านการบิน ที่จะปฏิบัติหน้าที่นักบิน โดยดำเนินการขึ้นตามคำแนะนำของแพทย์เวชศาสตร์การบิน เมื่อนักบินมีความบกพร่อง หรือสภาพร่างกายและจิตใจต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานทางการแพทย์ การประเมินความสามารถด้านการบินทางการแพทย์ ดำเนินการโดยนายแพทย์เวชศาสตร์การบิน

๑.๓.๒๙ **คณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน** หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้อำนวยการการบิน มีหน้าที่ในการจัดทำแผนงานนรภัยการบินของกองการบิน รวมทั้งกำกับ ดูแลให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

๑.๓.๓๐ **ผู้อำนวยการส่วนสนามบิน** หมายถึง เจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้อำนวยการส่วนสนามบิน มีหน้าที่ (๑) บริหารจัดการสนามบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและหลักความปลอดภัยของสนามบิน (๒) วางแผน สร้าง ปรับปรุงและพัฒนาสนามบิน รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการสนามบิน (๓) จัดทำรวบรวมและบริการฐานข้อมูลสนามบินถาวร และสนามบินชั่วคราวที่ใช้ปฏิบัติการกิจของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (๔) กำหนดมาตรฐานและดำเนินการเพื่อความปลอดภัยในการใช้บริการและรักษาทรัพย์สินต่างๆภายในสนามบิน (๕) ดำเนินการด้านพัสดุและทรัพย์สินภายในสนามบิน (๖) อำนวยการควบคุมการปฏิบัติงานศูนย์ปฏิบัติการบิน(ภาค) และ(๖) ปฏิบัติงานอื่นที่ได้รับมอบหมาย

ส่วนที่ ๒

นโยบายนรภัยการบิน

ข้อ ๒. นโยบายนรภัยการบิน

วัตถุประสงค์ เพื่อให้นโยบายนรภัยการบินเกิดประสิทธิภาพ ในการสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการบินหรือป้องกันการสูญเสียชีวิตเนื่องจากอากาศยานอุบัติเหตุ และช่วยให้ภารกิจของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีประสิทธิภาพและปลอดภัย จึงกำหนดขอบเขตของนโยบายนรภัยการบินดังนี้

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๒.๑ นโยบายนิรภัยการบิน เป็นการกำหนดแนวทางให้เจ้าหน้าที่ทุกระดับนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องกันการสูญเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอากาศยานอุบัติเหตุและช่วยให้ภารกิจของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำเร็จบนพื้นฐานของความปลอดภัย

๒.๒ ขอบเขตของนโยบายนิรภัยการบิน

๒.๒.๑ กองการบิน กำหนดนโยบายนิรภัยการบินและแผนงานนิรภัยการบินให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน

๒.๒.๒ ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น ต้องสนับสนุนและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและต้องควบคุม กำกับ ดูแลให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

๒.๒.๓ ควบคุมสภาพและสิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินให้ปลอดภัยและติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย เพื่อควบคุม ดูแลให้มีการปฏิบัติอย่างจริงจังและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๒.๒.๔ ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องใช้กระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่หลงเหลืออยู่ ซึ่งจะมีผลต่อภารกิจ เจ้าหน้าที่ อุปกรณ์ และสิ่งแวดล้อม การดำเนินการบริหารความเสี่ยงตามระเบียบปฏิบัติประจำที่กำหนด

ส่วนที่ ๓

หน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับนิรภัยการบิน

ข้อ ๓. หน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับนิรภัยการบิน

๓.๑ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บัญชาการกองการบิน

๓.๑.๑ กำหนดนโยบายและวัตถุประสงค์ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุขึ้นโดยเฉพาะ

๓.๑.๒ การดำเนินการตามนโยบาย แผนงาน และมาตรฐานนิรภัยการบิน

๓.๑.๓ ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ด้านการบินและผู้เกี่ยวข้องกับการบิน ดำเนินกรรวิธีที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ

๓.๑.๔ มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการกองการบิน มีหน้าที่จัดทำแผนงานนิรภัยการบินของกองการ รวมทั้งกำกับ ดูแลให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

๓.๑.๕ จัดให้มีฝ่ายนิรภัยการบิน ส่งเสริมและสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่มีความรู้ด้านนิรภัยการบิน และอยู่ภายใต้การกำกับ ดูแลของผู้บัญชาการส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศการบิน

๓.๑.๖ มอบหมายให้ผู้บัญชาการส่วนสนามบิน กำกับ ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานของหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบินและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน ให้เป็นไปตามคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๓.๑.๗ การปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการบินนอกที่ตั้งปกติ มอบหมายให้หัวหน้าชุดปฏิบัติการบินดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน โดยให้ช่างเครื่องบินทำหน้าที่ผู้ควบคุมงานช่างเป็นผู้ช่วย

๓.๒ หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้บัญชาการส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศการบิน

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๓.๒.๑ หน้าที่ทั่วไปของส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศการบิน เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติ ตามแผนงานนิรภัยการบิน และมีหน้าที่ในการที่จะประยุกต์เอาเทคนิคต่างๆ และความรู้ความสามารถที่จำเป็น มาใช้ในการวิเคราะห์หาข้อเท็จจริงของอากาศยานอุบัติเหตุ

๓.๒.๒ หน้าที่เฉพาะ

๓.๒.๒.๑ รับผิดชอบในการวางแผนดำเนินการและปฏิบัติตามแผนงานนิรภัยการบิน

๓.๒.๒.๒ วางแผนเพื่อการป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นซ้ำอีก

๓.๒.๒.๓ ศึกษาอากาศยานประสบเหตุวิกฤตทุกราย ด้วยการวิเคราะห์ ค้นหาสาเหตุ และองค์ประกอบของสาเหตุที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุ แล้วเสนอแนะข้อแก้ไขที่ถูกต้องแก่ผู้บังคับบัญชา เพื่อป้องกันมิให้เหตุการณ์ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นซ้ำอีก

๓.๒.๒.๔ กำกับ ดูแลการปฏิบัติตามแผนงานนิรภัยการบิน

๓.๒.๒.๕ จัดระบบเอกสารที่เกี่ยวกับนิรภัยการบิน

๓.๒.๒.๖ ให้ความช่วยเหลือและเสนอแนะผู้บังคับบัญชาในการพัฒนาแผนงาน นิรภัยการบิน

๓.๒.๒.๗ ติดตามข้อมูลอุบัติเหตุของอากาศยานของกองการบิน

๓.๒.๒.๘ ให้ข้อเสนอแนะผู้บังคับบัญชาในสิ่งที่เห็นว่าไม่ปลอดภัย หรือการปฏิบัติ ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือระเบียบปฏิบัติประจำ

๓.๒.๒.๙ จัดให้มีประชุมด้านนิรภัยการบินตามวาระอันควร และจัดให้มีอภิปราย หรือสัมมนาเมื่อเกิดเหตุการณ์อันควรนำมาถกแถลงและแจ้งให้นักบินและเจ้าหน้าที่ด้านการบินทราบ

๓.๒.๒.๑๐ ช่วยเหลือและให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านธุรการ และคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านนิรภัยการบิน ถึงวิธีการและเทคนิคต่างๆ ในการ สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ

๓.๒.๒.๑๑ กำหนดระบบการแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุต่อผู้บังคับบัญชาอย่างมี ประสิทธิภาพ

๓.๒.๒.๑๒ วางแผนและแนะนำการปฏิบัติการสำรวจการบริหารทรัพยากรการบินที่เกี่ยว กับนิรภัยการบิน การสำรวจนิรภัยการบิน ตลอดจนติดตามการแก้ไขข้อขัดข้องในการสำรวจนิรภัยการบิน ที่ผู้บังคับบัญชาสั่งการ

๓.๒.๒.๑๓ จัดทำและประสานการปฏิบัติในเรื่องแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

๓.๒.๒.๑๔ กำกับการดำเนินการบันทึกประวัติของผู้ทำการในอากาศ และตรวจสอบประวัติ ให้ถูกต้องและทันสมัย ที่ดำเนินการโดยส่วนปฏิบัติการบิน

๓.๒.๒.๑๕ จัดหา แจกจ่ายสิ่งพิมพ์และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับการบิน

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๓.๒.๒.๑๖ จัดแฟ้มข่าวสารนิรภัยการบิน โดยรวบรวม ข่าวสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงาน ตามมาตรการนิรภัยการบินของหน่วยและข่าวสารนิรภัยการบินจากหน่วยงานด้านการบิน

๓.๒.๒.๑๗ จัดทำแผ่นติดประกาศ โฆษณา เอกสารนิรภัยการบิน รณรงค์เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุ

๓.๒.๒.๑๘ คัดเลือกหัวข้อสำคัญตามรายงานของคณะกรรมการต่างๆ มาเสนอ เป็นระเบียบปฏิบัติประจำ หรือแจ้งให้ชุดปฏิบัติการบินทราบหรือเพื่อใช้เป็นเทคนิคเฉพาะของเจ้าหน้าที่ประจำ อากาศยาน

๓.๒.๒.๑๙ วางมาตรการและเตรียมข้อมูลอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ ในการให้ข่าวแก่สื่อมวลชน

๓.๒.๒.๒๐ เป็นผู้แทนผู้บังคับบัญชา เข้าร่วมการประชุมหรือสัมมนาเกี่ยวกับนิรภัยการบิน หรือนิรภัยภาคพื้นกับหน่วยงานด้านการบินต่างๆ

๓.๒.๒.๒๑ ประสานใกล้ชิดกับแพทย์เวชศาสตร์การบิน เจ้าหน้าที่เวชศาสตร์การบิน เพื่อขอจัดปัญหาทางเวชศาสตร์การบินและทางการปฏิบัติการการบิน

๓.๓ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการบิน ควบคุมการปฏิบัติงาน ของชุดปฏิบัติการบินและนักบิน ให้เป็นไปตามคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๓.๓.๑ หน้าที่ทั่วไป เช่นเดียวกับข้อ ๓.๒.๑ ในการกำกับ ดูแลชุดปฏิบัติการบินและนักบิน

๓.๓.๒ หน้าที่เฉพาะ

๓.๓.๒.๑ ดำเนินการเกี่ยวกับบันทึกประวัติของผู้ทำการในอากาศ และตรวจสอบประวัติ ให้ถูกต้องและทันสมัย

๓.๓.๒.๒ กำกับ ควบคุมการตรวจสมรรถภาพร่างกายจากแพทย์เวชศาสตร์การบิน ของนักบินในสังกัดกองการบิน เพื่อขอจัดปัญหาทางเวชศาสตร์การบินและทางการปฏิบัติการการบิน

๓.๓.๒.๓ กำกับ ควบคุมการดำเนินการบันทึกประวัติของผู้ทำการในอากาศของนักบิน ให้เป็นไปอย่างถูกต้อง

๓.๔ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้อำนวยการส่วนสนามบิน กำกับ ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงาน ของหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบินและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน ให้เป็นไปตามหลักนิรภัยการบิน

หน้าที่ทั่วไป เช่นเดียวกับข้อ ๓.๒.๑ ในการกำกับ ดูแลหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบินและเจ้าหน้าที่ ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน

๓.๔.๒ หน้าที่เฉพาะ

๓.๔.๒.๑ กำกับการปฏิบัติตามมาตรการด้านนิรภัยการบินของศูนย์ปฏิบัติการบิน

๓.๔.๒.๒ สอดส่อง ดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบินให้ปฏิบัติถูกต้อง ตามระเบียบแห่งความปลอดภัยต่าง ๆ

๓.๔.๒.๓ อบรม ชี้แจงแนวทางปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ที่ร่วมปฏิบัติงานกับศูนย์ปฏิบัติการบิน

๓.๕ หน้าที่และความรับผิดชอบของหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน

หน้าที่ทั่วไป เช่นเดียวกับข้อ ๓.๒.๑ ในการกำกับ ดูแลเจ้าหน้าที่นิรภัยการบินของศูนย์ปฏิบัติการบินและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน

๓.๕.๒ หน้าที่เฉพาะ

๓.๕.๒.๑ รับผิดชอบในการวางแผนการปฏิบัติตามมาตราการนิรภัยการบินของศูนย์ปฏิบัติการบิน

๓.๕.๒.๒ สอดส่อง ดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบินให้ปฏิบัติถูกต้องตามระเบียบแห่งความปลอดภัยต่าง ๆ

๓.๕.๒.๓ อบรม ชี้แจงแนวทางปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ที่ร่วมปฏิบัติงานกับศูนย์ปฏิบัติการบิน

๓.๖ หน้าที่และความรับผิดชอบของหัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน ด้านนิรภัยการบิน เมื่อปฏิบัติงานนอกที่ตั้งปกติ

๓.๖.๑ หน้าที่ทั่วไป เช่นเดียวกับข้อ ๓.๒.๑

๓.๖.๒ หน้าที่เฉพาะ

๓.๖.๒.๑ รับผิดชอบในการวางแผนการปฏิบัติตามมาตราการนิรภัยการบินภายในชุดปฏิบัติการบินที่รับผิดชอบ

๓.๖.๒.๒ สอดส่อง ดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานให้ปฏิบัติถูกต้องตามระเบียบแห่งความปลอดภัยต่าง ๆ

๓.๖.๒.๓ แจ้งข่าวสารเกี่ยวกับการบิน อุบัติเหตุต่างๆ ให้เจ้าหน้าที่ในชุดปฏิบัติการบินทราบ และเสนอแนะการป้องกันและข้อแก้ไข

๓.๖.๒.๔ เสนอแนะผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น ในสิ่งที่เห็นว่าไม่ปลอดภัยหรือการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

๓.๖.๒.๕ กำกับ ดูแล และรายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น การรายงานอากาศยานประสบเหตุวิกฤต การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งทีอาจจะก่อให้เกิดอันตราย ฯลฯ

๓.๖.๒.๖ ทบทวนขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ภาคพื้น ที่มีหน้าที่ให้บริการอากาศยานและดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับโรงซ่อม ลานจอดอากาศยาน โดยมีช่างเครื่องบิน ที่ทำหน้าที่ผู้ควบคุมงานช่าง เป็นผู้ช่วย หากต้องขอใช้พื้นที่สนามบินและลานจอดกับหน่วยงานอื่น ต้องประสานกับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบของหน่วยงานนั้นๆ และต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่นิรภัยการบินของหน่วยงานการบินอื่นๆ โดยใกล้ชิด

๓.๖.๒.๗ อบรมชี้แจงแก่เจ้าหน้าที่ต่างๆ ที่จะเข้าไปยังบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ปฏิบัติถูกต้องตามหลักการ

ส่วนที่ ๔ แผนงานนิรภัยการบิน

ข้อ ๔. แผนงานนิรภัยการบิน

๔.๑ ความมุ่งหมาย

๔.๑.๑ เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัย จึงจัดให้มีการดำเนินการบริหารนิรภัยและกิจกรรมต่างๆ ตามแผนงานนิรภัยการบิน

๔.๑.๒ แผนงานนิรภัยการบิน มี ๒ แผนงาน คือ แผนงานนิรภัยการบิน และแผนงานนิรภัยภาคพื้น

๔.๑.๓ แนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับงานด้านนิรภัย จำเป็นต้องอาศัยแผนงานและมาตรการต่างๆ เป็นแนวทาง เพื่อให้ได้ผลในการรักษาความสัมพันธ์ระหว่างการบินป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ ความสำเร็จในการปฏิบัติการกิจอยู่ในเกณฑ์สูงสุด เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกเจ้าหน้าที่ให้ปฏิบัติตามระเบียบและให้เจ้าหน้าที่เกิดความภูมิใจว่าตนมีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุ และสงวนชีวิตและทรัพย์สินอันมีค่าโดยใช้วิธีการป้องกันที่ได้ผล

๔.๒ แผนงานนิรภัยการบิน แบ่งออกเป็น ๒ ภาค คือ ภาคก่อนอากาศยานอุบัติเหตุ และภาคหลังอากาศยานอุบัติเหตุ

๔.๒.๑ ภาคก่อนอากาศยานอุบัติเหตุ กิจกรรมต้องดำเนินการ ดังนี้

๔.๒.๑.๑ คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน

๔.๒.๑.๒ การฝึกศึกษาและอบรมด้านนิรภัยการบิน

๔.๒.๑.๓ การป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอก และการกำจัดวัสดุแปลกปลอมที่เป็นอันตรายต่ออากาศยานในบริเวณสนามบิน

๔.๒.๑.๔ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย

๔.๒.๑.๕ แผนก่อนอากาศยานอุบัติเหตุ และแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ

๔.๒.๑.๖ การสำรวจนิรภัยการบิน

๔.๒.๑.๗ การบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

๔.๒.๑.๘ การประชุมนิรภัยการบิน

๔.๒.๑.๙ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินและผู้กำกับดูแล

๔.๒.๑.๑๐ การควบคุมมาตรฐานการบิน และการดำรงสภาพการบินต่อเนื่อง

๔.๒.๒ ภาคหลังอากาศยานอุบัติเหตุ กิจกรรมต้องดำเนินการ ดังนี้

๔.๒.๒.๑ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ และกรรมวิธีการสอบสวน, การบันทึกหลักฐานอากาศยานอุบัติเหตุ

๔.๒.๒.๒ กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๔.๒.๒.๓ กรรมวิธีในการรายงาน

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๔.๒.๒.๔ การรวบรวมสถิติ และหลักฐานนรภัยการบิน

ส่วนที่ ๕

คณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน

ข้อ ๕. คณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน

๕.๑ กล่าวทั่วไป คณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน แต่งตั้งขึ้นเพื่อพิจารณากรอบแผนงานนรภัยการบิน และควบคุมการปฏิบัติตามแผนงานนรภัยการบิน การรายงานของคณะกรรมการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการปฏิบัติงานด้านการบิน ควรแจ้งให้คณะกรรมการบริหารนรภัยการบินได้ทราบ

๕.๒ ความมุ่งหมาย

๕.๒.๑ เพื่อแก้ไขสิ่งที่มีแนวโน้มว่าจะไม่ปลอดภัยต่อการบิน

๕.๒.๒ เพื่อดำเนินการให้ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบินเกิดความสำนึกในการรับผิดชอบ ต่อความปลอดภัยในการบิน

๕.๒.๓ เพื่อแบ่งเบาภาระผู้บังคับบัญชาในการจัดการและบริหารงานด้านนรภัยการบิน

๕.๒.๔ เพื่อส่งเสริมให้เห็นความสำคัญของกิจการนรภัยการบิน

๕.๓ คณะกรรมการบริหารนรภัยการบินและการแต่งตั้ง

๕.๓.๑ คณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน กองการบิน แต่งตั้งขึ้นตามคำสั่งของกองการบิน มีผู้อำนวยการส่วนนรภัยการบินและสารสนเทศการบิน เป็นประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านนรภัยการบิน ผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน ผู้เชี่ยวชาญด้านซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้อำนวยการส่วน ทุกส่วนในกองการบิน หัวหน้านักบิน หัวหน้าช่างเครื่องบินและหัวหน้าช่างวิทยุสื่อสารการบิน และเจ้าหน้าที่ส่วน นรภัยการบินและสารสนเทศการบิน เป็นกรรมการและเลขานุการ

๕.๔ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน

๕.๔.๑ พิจารณากรอบแผนงานนรภัยการบิน และกำกับการปฏิบัติตามแผนงานนรภัยการบิน

๕.๔.๒ ดำเนินการในด้านการป้องกันอุบัติเหตุเป็นหลัก

๕.๔.๓ แก้ไขปัญหาที่เกินขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ส่วนนรภัยการบินและสารสนเทศการบิน กองการบิน

๕.๔.๔ รับทราบรายงานของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านนรภัยการบิน และนำเรื่องราวที่น่าสนใจมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อหา แนวทางในการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

๕.๔.๕ พิจารณาปรับปรุงนโยบายให้เกิดความก้าวหน้าของแผนงานนรภัยการบิน

๕.๔.๖ กระตุ้นและเร่งรัดให้เจ้าหน้าที่สนใจต่อความปลอดภัยในภารกิจของตน

๕.๔.๗ เสนอแนะการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในทันทีที่พบเหตุการณ์และติดตามผลการปฏิบัติการแก้ไขมาเสนอต่อผู้บังคับบัญชา

๕.๔.๘ ดำเนินกิจกรรมอื่นๆ ที่มีประโยชน์ต่อแผนงานนิรภัยการบิน

ส่วนที่ ๖

การฝึกศึกษาและการอบรมด้านนิรภัย

ข้อ ๖. การฝึกศึกษาและการอบรมด้านนิรภัย

๖.๑ กล่าวทั่วไป การให้การฝึกศึกษาและอบรมทางด้านนิรภัยการบิน ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบินเป็นสิ่งจำเป็นในการป้องกันอุบัติเหตุ ถ้าสามารถควบคุมพฤติกรรมของบุคคลได้ก็สามารถควบคุมอุบัติเหตุได้ การควบคุมพฤติกรรมของบุคคลที่ได้ผลดีวิธีหนึ่ง คือให้บุคคลได้รับการฝึกศึกษาและอบรมเพื่อเป็นเครื่องมือ ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงาน

๖.๒ ความมุ่งหมาย

๖.๒.๑ เพื่อให้พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบินได้รับการเรียนรู้ มีความเข้าใจ สามารถนำความรู้ไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๒.๒ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกับแผนงานนิรภัยการบิน และเป็นการกระตุ้นให้บุคคลที่เกี่ยวข้องเกิดความสำนึกในความปลอดภัยในการบิน

๖.๒.๓ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับแผนงานนิรภัยการบิน ได้ปฏิบัติงานในหน้าที่ของตนอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น งานสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ งานสำรวจนิรภัยการบิน การรายงานต่างๆ เป็นต้น

๖.๒.๔ เพื่อให้มีเอกสารไว้เป็นหลักฐานอ้างอิงในการปฏิบัติงานและมีข้อมูลสำหรับการค้นคว้าวิจัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

๖.๓ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๖.๓.๑ จัดให้มีการศึกษาอบรมและฟื้นฟูวิชาความรู้เกี่ยวกับนิรภัยการบิน ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบินตามกำหนดระยะเวลาอันสมควร

๖.๓.๒ ส่งเจ้าหน้าที่เข้ารับการศึกษอบรมด้านนิรภัยการบินกับหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่มีความรู้ด้านนี้โดยตรง

๖.๓.๓ ชูตปฏิบัติการบินนอกที่ตั้งปกติ จัดอบรมหรือฟื้นฟูความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนตามขีดความสามารถ

๖.๔ แนวทางในการฝึกศึกษาและการอบรมด้านนิรภัย

๖.๔.๑ การศึกษาตามหลักสูตร เช่น หลักสูตรนิรภัยการบินของกองทัพอากาศ เป็นต้น

๖.๔.๒ การประชุม และสัมมนานิรภัยการบิน เช่น การประชุมตามวาระการประชุม เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น การสัมมนานิรภัยการบิน เป็นต้น

๖.๔.๓ การป้องกันอุบัติเหตุ การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ และการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ

๖.๔.๔ การอบรมแนะนำบุคคลที่เกี่ยวข้องเข้าใจแผนงานนิรภัยการบิน และการปฏิบัติหน้าที่ที่ตนรับผิดชอบ ซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

๖.๔.๔.๑ นักบินและผู้ทำการบนอากาศยานเป็นประจำ

๖.๔.๔.๒ เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงและบริการภาคพื้น

๖.๔.๔.๓ เจ้าหน้าที่ดับเพลิง

๖.๔.๔.๔ เจ้าหน้าที่ช่วยเหลือกู้ภัย

๖.๔.๔.๕ เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลและแพทย์เวชศาสตร์การบิน

๖.๔.๔.๖ เจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน/เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ

๖.๔.๔.๗ เจ้าหน้าที่รักษาการณ์บริเวณเกิดอุบัติเหตุ

๖.๔.๔.๘ เจ้าหน้าที่ถ่ายภาพอากาศยานอุบัติเหตุ

๖.๔.๔.๙ เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์

๖.๔.๔.๑๐ เจ้าหน้าที่อื่นๆ ตามความจำเป็น

๖.๕ การฝึกและการเตรียมแผนเผชิญเหตุสำคัญในเรื่องต่างๆ ดังนี้

๖.๕.๑ การใช้สายรัดประจำที่นั่ง

๖.๕.๒ การช่วยชีวิตและการกู้ภัย

๖.๕.๓ การยั้งชีพบนบกและในทะเล

๖.๕.๔ การรักษาความปลอดภัยในการซ่อมบำรุง

๖.๕.๕ การรักษาความปลอดภัยในโรงซ่อมและลานจอด

๖.๕.๖ การใช้และการรักษาเครื่องใช้ประจำบุคคล

๖.๕.๗ การฝึกการเข้า - ออกจากอากาศยาน และการช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

๖.๕.๘ หน้าที่ทั่วไปของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๖.๕.๙ การบินในฤดูกาลต่างๆ

๖.๕.๑๐ วิธีการใช้เสื้อชูชีพและแพยาง

๖.๕.๑๑ การทบทวนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน

๖.๕.๑๒ การปฏิบัติเมื่อเกิดภัยพิบัติในรูปแบบต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย วัตภัย เกิดจลาจล ถูกโจมตีทางอากาศ สงครามนิวเคลียร์ ถูกก่อวินาศกรรม เป็นต้น

ส่วนที่ ๗

การป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอม

ข้อ ๗. การป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอม

๗.๑ ความมุ่งหมาย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานได้ตระหนักถึงอันตราย เนื่องมาจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกที่จะเป็นสาเหตุให้อากาศยานชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันควร เป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้ต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนซ่อมอากาศยานก่อนกำหนด ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงเป็นมูลค่าสูง ทำให้ขาดความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ

๗.๒ ผู้รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติ

๗.๒.๑ ผู้บังคับบัญชาทุกระดับ ได้แก่ ผู้อำนวยการกองการบิน ผู้อำนวยการส่วนทุกส่วน หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน หัวหน้านักบิน หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน หัวหน้าช่างอากาศยาน และหัวหน้าช่างสื่อสาร รับผิดชอบเกี่ยวกับการป้องกันความเสียหาย เนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกทุกรูปแบบที่จะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน

๗.๒.๒ นักบินและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง อื่นๆ ทุกคน

๗.๓ สิ่งแปลกปลอมภายนอกที่จะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน ได้แก่

๗.๓.๑ อนุภาคต่างๆ บนลานจอด ทางวิ่ง ทางขับ ที่ถูกดูดเข้าไปในท่ออัดอากาศของเครื่องยนต์กังหันไอพ่น หรือก่อนรวด หิน ฯลฯ ที่ถูกใบพัดอากาศยานพัดปลิวโดนตัวอากาศยานเอง หรือทำให้อากาศยานอื่นชำรุดเสียหาย หรือทำให้ยางฐานชำรุดเสียหาย

๗.๓.๒ อันตรายจากเครื่องมือ ซึ่งถูกหลงลืมไว้บนอากาศยาน

๗.๓.๓ อันตรายเนื่องจากสัตว์ เช่น นกที่เข้าไปในท่ออัดอากาศหรือบินชนกระจกบังลมหรือทำรังในอากาศยาน หรือสุนัข วัว ควาย ฯลฯ กัดขวางขณะอากาศยานขึ้น - ลง อันตราย จากแมลงเข้าไปอุดตันหรือทำรัง อุดตันท่อทางต่างๆ

๗.๓.๔ อันตรายฝุ่นผงขณะที่อากาศยานปีกหมุนลอยตัวขึ้นทำให้นักบินเกิดอาการหลงสภาพเนื่องจากการบิน

๗.๔ มาตรการป้องกัน

๗.๔.๑ ต้องมีระเบียบปฏิบัติประจำในการดูแลรักษาความสะอาดบริเวณโรงซ่อม หรือโรงเก็บอากาศยาน ลานจอด ทางวิ่ง และหมั่นตรวจตราอยู่เสมอ

๗.๔.๒ มีระบบการปฏิบัติการซ่อมบำรุงที่ดี เช่น การใช้ระบบกระเป่าเปลา (ผู้ที่ทำงานซ่อมบำรุงห้ามมีสิ่งของติดตัวไปซ่อมบำรุง และมีระบบการตรวจนับเครื่องมือ)

๗.๔.๓ มีมาตรการกำจัดนกและสัตว์ที่คาดว่าจะทำให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุได้

๗.๔.๔ เพิ่มความระมัดระวังในการใช้อากาศยานในพื้นที่ที่ยากแก่การควบคุมสิ่งแปลกปลอมภายนอก

๗.๔.๕ มีมาตรการกระตุ้นให้ตระหนักถึงอันตรายจากสิ่งแปลกปลอมภายนอก เช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์ ใ้รางวัล ประจวบ และการให้การศึกษา

ส่วนที่ ๘

การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย

ข้อ ๘. การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย

๘.๑ ความมุ่งหมาย

๘.๑.๑ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งนำอุบัติเหตุ สิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย สถานการณ์หรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ และปัญหาต่างๆ ก่อเกิดอุบัติเหตุ โดยนำมาแก้ไขก่อน เป็นการลดมูลค่าการสูญเสียหรือมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยาน

๘.๑.๒ เพื่อเป็นการกระตุ้นและเร่งเร้าให้ทุกฝ่ายสำนึกในความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับผลในด้านขวัญและกำลังใจของผู้ปฏิบัติการบิน

๘.๑.๓ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการส่งเสริมความปลอดภัยในการบินด้วยกรรมวิธีที่รวดเร็ว

๘.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๘.๒.๑ เป็นหน้าที่ของผู้พบเห็นหรือเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ จะต้องรายงานสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตรายทั้งขณะทำการบินและไม่ทำการบิน

๘.๒.๒ เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชาทุกระดับที่จะกระตุ้น เร่งเร้าให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพราะเหตุการณ์ย่อมเกิดขึ้นได้ทุกขณะ

๘.๓ เหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย คือ

๘.๓.๑ สถานการณ์หรือการกระทำซึ่งมีผลหรืออาจจะมีผลต่อความปลอดภัยของอากาศยานและผู้เกี่ยวข้อง

๘.๓.๒ การขาดสมรรถภาพของเจ้าหน้าที่ในการกระทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน

๘.๓.๓ ความบกพร่องเกี่ยวกับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของสนามบิน เช่น ไฟส่องสว่างสนามบิน ไฟนำร่องสนามบิน เครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางบริเวณสนามบิน ความสะอาดของทางวิ่งทางขับ การดับเพลิง การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง การบริการอากาศยานภาคพื้นทวีป

๘.๓.๔ ความบกพร่องของอุปกรณ์เดินอากาศ

๘.๓.๕ ความบกพร่องทางเทคนิคของระเบียบปฏิบัติหรือคำแนะนำของหน่วยงาน

๘.๓.๖ การบริการข่าวอากาศผิดพลาด

๘.๓.๗ คู่มือเอกสารและคำสั่งเทคนิคเกี่ยวกับการบินบกพร่อง

๘.๓.๘ อากาศยานใกล้จะชนกันในอากาศ

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๘.๓.๙ อากาศยานลงเมื่อมีสิ่งบอกรเหตุ หรือลงฉุกเฉิน ซึ่งยังไม่ส่งผลให้นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องกับการบินได้รับบาดเจ็บ และอากาศยานไม่ได้รับความเสียหาย

๘.๔ การเตรียมการของหน่วยงาน

๘.๔.๑ เตรียมแบบรายงานอันตราย ตามภาคผนวก ๒ ไว้ให้ผู้รายงานหยิบใช้ได้สะดวก

๘.๔.๒ เตรียมตารางบันทึกรายงาน เพื่อใช้ในการควบคุมหลักฐานในการรับรายงาน การออกข้อเสนอแนะแก้ไขและการติดตามผลการแก้ไข

๘.๔.๓ จัดทำตู้รับรายงานให้สะดวกที่สุดสำหรับผู้รายงาน

๘.๔.๔ ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมด้วยวิธีการต่างๆ ให้มีความกระตือรือร้นในการรายงาน

๘.๕ กรรมวิธีในการรายงานและการปฏิบัติ

๘.๕.๑ ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย รายงานโดยใช้แบบรายงานอันตราย (Hazard Reports หรือ HR) หรือจะใช้กระดาษเปล่าเขียนรายงานตามวิธีการเขียนข่าว คือ ใคร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไหร่ อย่างไร โดยลงชื่อผู้รายงานหรือไม่ลงก็ได้ ส่งไปยังหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน หัวหน้านักบิน หัวหน้าชุดปฏิบัติการบินนอกที่ตั้งปกติ และหัวหน้าช่างเครื่องบิน หรืออาจรายงานด้วยวิธีการติดต่อสื่อสารอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น วิทยุ โทรศัพท์ แต่ควรรายงาน เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นการยืนยันโดยด่วน ทั้งนี้กองการบินให้ติดตั้งจุดรับรายงานอันตรายไว้ที่ศูนย์ปฏิบัติการบิน เพื่อให้ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย ได้รายงานและนำไปวิเคราะห์ตามกรรมวิธีต่อไปหรืออาจกำหนดช่องทางในการรับรายงานอันตรายเพิ่มเติมตามความเหมาะสม

๘.๕.๒ เจ้าหน้าที่ตามข้อ ๘.๕.๑ เมื่อได้รับรายงาน ต้องพิจารณาถึงขั้นตอนที่จะดำเนินการต่อไป หากสามารถเสนอแนะการแก้ไข หรือดำเนินการแก้ไขได้ก็ให้ดำเนินการได้เลย หากเกินขีดความสามารถให้รายงานผ่านผู้อำนวยการส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศการบิน เพื่อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชามอบหมายให้คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบินรับไปดำเนินการ เพื่อหาวิธีแก้ไขเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตรายนั้นๆ โดยเร็ว

๘.๕.๓ เหตุการณ์ที่ไม่ทราบข้อเท็จจริงโดยแน่ชัด จะต้องทำการสอบสวนหาข้อเท็จจริง การสอบสวนอาจจะกระทำโดยการสอบสวนด้วยตนเอง หรือร้องขอให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน ซึ่งได้แต่งตั้งไว้ล่วงหน้าทำการสอบสวนหาข้อเท็จจริง

๘.๕.๔ ติดตาม ตรวจสอบ ผลรายงาน หรือผลการแก้ไขดำเนินการไปแล้วอย่างต่อเนื่อง รวบรวมหลักฐานการรายงาน จัดเก็บรักษารายงานที่ได้ดำเนินการไปแล้วอย่างสมบูรณ์ เพื่อสะดวกในการค้นหา

๘.๕.๕ แลกเปลี่ยนข่าวสารกับหน่วยงานอื่น เพื่อนำมาเปรียบเทียบวิเคราะห์เหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นสถิติและข้อมูลในการพยากรณ์

๘.๕.๖ ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตรายในพื้นที่รับผิดชอบของสนามบิน หรือหน่วยงานด้านการบินอื่นๆ ให้ผู้พบเห็นรายงานต่อหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบินหรือหัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

เพื่อประสานการแจ้งข่าวสารกับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านนิรภัยการบินและนิรภัยภาคพื้นของหน่วยงานนั้นๆ โดยตรง

๘.๖ เหตุการณ์และสิ่งต่อไปนี้ไม่ต้องนำมารายงาน

๘.๖.๑ เรื่องการปฏิบัติการสอบสวน การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ หรือรายงานอากาศยานประสบเหตุวิกฤตต่างๆ

๘.๖.๒ เหตุการณ์อื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ เช่น พิจารณาทัศนคติ พิจารณาความชอบ ชดใช้ค่าเสียหายและกรรมวิธีทางกฎหมาย

๘.๖.๓ เหตุการณ์ที่เกิดจากวัสดุเสื่อมคุณภาพที่ได้ออกแจ้งความวิथाการไว้ล่วงหน้าแล้ว

ส่วนที่ ๙

แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุและแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ

ข้อ ๙. แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุและแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ

๙.๑ ความมุ่งหมาย

๙.๑.๑ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ปฏิบัติการได้ถูกต้องและรวดเร็ว เมื่อมีอากาศยานอุบัติเหตุ โดยใช้เครื่องมือเครื่องใช้และเจ้าหน้าที่ต่างๆ ที่มีอยู่

๙.๑.๒ เพื่อช่วยเหลือและรักษาไว้ซึ่งชีวิตของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๙.๑.๓ เพื่อให้อากาศยานอยู่ในสภาพชำรุดเสียหายน้อยที่สุด

๙.๑.๔ เพื่อช่วยรักษาซากอากาศยานให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ สะดวกแก่การหาหลักฐานในการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ

๙.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๙.๒.๑ ให้จัดทำแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุและแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ ในเขตการบินของศูนย์ปฏิบัติการบินในความรับผิดชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติถูกต้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

๙.๒.๒ ในพื้นที่รับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการบินหรือหน่วยงานด้านการบินอื่นๆ ซึ่งมีแผนการปฏิบัติก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุและแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ ให้หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบินประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านนิรภัยการบินและนิรภัยภาคพื้นของหน่วยงานนั้นๆ โดยตรง ต้องยึดถือและปฏิบัติตามแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุและแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ ของหน่วยงานนั้นๆ โดยเคร่งครัด

๙.๓ แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย

๙.๓.๑ ระบบแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ ระบบแจ้งข่าวควรมี ๒ ระบบ คือ ระบบแจ้งข่าวหลัก และระบบแจ้งข่าวรอง ทั้งนี้สามารถแจ้งรายงานอากาศยานอุบัติเหตุขึ้นต้น รายละเอียดตามภาคผนวก ๓

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๙.๓.๒ การกำหนดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ โดยจัดทำขึ้นเพื่อให้สะดวกต่อการไปถึงบริเวณที่อากาศยานอุบัติเหตุโดยใช้เวลาน้อยที่สุด โดยการเตรียมแผนที่พิกัดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ ซึ่งต้องมีลักษณะ ดังนี้

๙.๓.๒.๑ จัดทำเป็น ๒ แบบ คือ แผนที่ที่เกิดเหตุและแผนที่กู้ภัยภายในพื้นที่ ในความรับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการบินนั้นๆ โดยกำหนดเป็นตารางอักษรกำกับด้วยหมายเลข เพื่อสะดวกในการชี้บอกตำแหน่ง

๙.๓.๒.๒ เป็นแผนที่ทันสมัย มีรายละเอียดประกอบแผนที่อ่านเข้าใจง่าย และติดตั้งหรือจัดเก็บไว้ในที่อันควร เช่น ศูนย์ปฏิบัติการบิน พาหนะที่ค้นหาและกู้ภัย ฯลฯ เป็นต้น

๙.๓.๒.๓ ชุดปฏิบัติการบินนอกที่ตั้งปกติ ที่ใช้ลานจอดอากาศยาน หรือพื้นที่ขึ้นลงที่อยู่ ในความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านการบินอื่นๆ ที่ได้จัดให้มีแผนการปฏิบัติการบิน เมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุ โดยสมบูรณ์แล้ว ให้หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน ประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานนั้นๆ โดยใกล้ชิด

๙.๓.๔ กำหนดหน้าที่วิธีปฏิบัติและความรับผิดชอบโดยละเอียด โดยกำหนดเป็นระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วย และพิจารณาซักซ้อม การปฏิบัติตามแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุและแผนเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ ตามระยะเวลาอันสมควร และปรับปรุงแผนให้ทันสมัยอยู่เสมอ

๙.๔ เมื่อแผนอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๙.๔.๑ กองการบิน เมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ปฏิบัติดังนี้

๙.๔.๑.๑ รายงานขั้นต้นให้ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ

๙.๔.๑.๒ ควบคุม อำนาจการ ประสานงาน และกำกับดูแลหน่วยที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานอุบัติเหตุ

๙.๔.๑.๓ ประสานการปฏิบัติกับหน่วยปฏิบัติอื่นๆ ทั้งภายในและภายนอกกองการบิน เพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ

๙.๔.๑.๔ อำนาจการให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุเดินทางไปทำการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุได้โดยด่วน

๙.๔.๑.๕ ติดต่อกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่หรือหน่วยงานราชการที่ใกล้เคียงกับสถานที่ที่อากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อให้ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

๙.๔.๑.๖ อำนาจการ และประสานการปฏิบัติในส่วนที่รับผิดชอบ เพื่อให้หน่วยสามารถปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๙.๔.๑.๗ สนับสนุนอากาศยานและเจ้าหน้าที่รวมทั้งสิ่งอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือตามที่ผู้บังคับบัญชาสั่งการ

๙.๔.๒ หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน

๙.๔.๒.๑ เมื่อมีอากาศยานในความรับผิดชอบเกิดอุบัติเหตุ ให้รายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น หากได้รับการร้องขอจากหน่วยงานอื่นๆ เพื่อค้นหาอากาศยานอุบัติเหตุให้ดำเนินการได้ตามสมควร และให้รายงานผลการปฏิบัติต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

๙.๔.๒.๒ ประสานขอรับการสนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากหน่วยงานราชการหรือเอกชน ที่อยู่ในพื้นที่ที่อากาศยานอุบัติเหตุเพื่อค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่อุบัติเหตุ

๙.๔.๒.๓ ทางอากาศ ประสานขอสนับสนุนอากาศยานสำหรับค้นหาตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ ณ ตำบลที่อากาศยานอุบัติเหตุ โดยขออนุมัติจากผู้บังคับบัญชา เพื่อจัดให้มีอากาศยานมาทำการค้นหาและกู้ภัยโดยเร่งด่วน

๙.๔.๒.๔ ทางพื้นดิน จัดเจ้าหน้าที่ และสิ่งอุปกรณ์ต่างๆ ไปช่วยเหลือนักบินและผู้โดยสารให้พ้นจากอุบัติเหตุเร็วที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้โดยพิจารณาถึงสิ่งเหล่านี้

ก. รถพยาบาล พร้อมด้วยเครื่องปฐมพยาบาล นายแพทย์หรือเจ้าหน้าที่พยาบาลตามความจำเป็น

ข. รถดับเพลิง พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ดับเพลิง

ค. รถกู้อากาศยาน และรถอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการกู้ภัยอากาศยาน เมื่อจำเป็นต้องจัดการกู้ให้พ้นจากการกีดขวาง ทางจราจรหรือพ้นจากภัยพิบัติที่จะเกิดแก่ทรัพย์สิน

ง. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหรือเจ้าหน้าที่ที่จะต้องระวังรักษาอากาศยาน

จ. เจ้าหน้าที่ถ่ายภาพ เจ้าหน้าที่தாகกลางทาง และเจ้าหน้าที่อื่นๆ เท่าที่จำเป็น พร้อมทั้งสิ่งอุปกรณ์

ฉ. สิ่งอื่นๆ ที่จำเป็น

ช. ช่วยคุ้มครองระวังรักษาอากาศยานไว้มิให้เคลื่อนที่และเปลี่ยนสภาพไปโดยไม่จำเป็น ตลอดจนระวังรักษาทรัพย์สินต่างๆ จนกว่าคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุหรือเจ้าหน้าที่ของหน่วยต้นสังกัดจะไปถึง

๙.๔.๓ การรักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุ ดำเนินการเพื่อความมุ่งหมาย ดังนี้

๙.๔.๓.๑ ป้องกันการถูกรื้อถอนเคลื่อนย้ายและทำลายของบุคคลที่ไปถึงที่อุบัติเหตุก่อนทั้งเจตนา และไม่เจตนาทำลายหลักฐานนั้น รักษาร่องรอยของอุบัติเหตุให้อยู่ในสภาพที่ดีที่สุด โดยไม่ให้ลบเลือนรักษาหลักฐานชิ้นส่วนและซากอากาศยานให้อยู่ในสภาพเดิม

๙.๔.๓.๒ อำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและรักษาความปลอดภัยทั้งปวง

๙.๔.๔ การถ่ายภาพอากาศยานอุบัติเหตุ วัตถุประสงค์เพื่อต้องการภาพที่มีประโยชน์ต่อการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุเท่านั้น วิธีปฏิบัติในการถ่ายภาพอากาศยานอุบัติเหตุ มีดังนี้

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

- ๙.๔.๔.๑ เจ้าหน้าที่ถ่ายภาพ ให้ไปถึงบริเวณที่เกิดเหตุเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้
- ๙.๔.๔.๒ การถ่ายภาพ ต้องไม่ขัดต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย
- ๙.๔.๔.๓ ภาพถ่ายไม่ต้องการความสวยงามหรือศิลปะ หรือบุคคลที่เข้าไปอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ
- ๙.๔.๔.๔ ภาพถ่ายที่มีประโยชน์ต่อการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ คือ
- ก. ภาพถ่ายทางอากาศของบริเวณที่เกิดเหตุ
 - ข. ภาพซากอากาศยานทั้ง ๔ ด้าน หากทำได้ถ่ายด้านบนด้วย
 - ค. ร่องรอยต่างๆ ที่อากาศยานปะทะรวมทั้งสิ่งกีดขวาง
 - ง. ภาพชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน เช่น ลำตัว ปีก หาง เครื่องยนต์ ใบพัด ใบประธาน ใบพัดหาง ล้อและฐาน
 - จ. ภาพส่วนบังคับต่างๆ ภาพแผงเครื่องวัด ภาพห้องนักบิน
 - ฉ. ภาพการกระจายของซากอากาศยาน
 - ช. ร่องรอยไฟไหม้
 - ซ. ทรัพย์สินที่เสียหาย และอื่นๆ ที่จำเป็น

ส่วนที่ ๑๐

การควบคุมมาตรฐานการบิน และการดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง

ข้อ ๑๐. การควบคุมมาตรฐานการบิน และการดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง

การกำหนดมาตรฐานการบิน และระบบการตรวจสอบมาตรฐานการบิน รวมถึงการประเมินค่าการบิน หลังจากเกิดอุบัติเหตุด้านการบิน การประเมินค่าการบินทางการแพทย์ หรือการตรวจสอบความสามารถด้านการบิน เพื่อให้พนักงานของกองการบิน ปฏิบัติการบินเป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดอย่างถูกต้อง และได้มาตรฐานตามที่ระบุไว้ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๐.๑ แบ่งประเภทการตรวจสอบมาตรฐานการบินออกเป็น ๒ ประเภท ดังนี้

๑๐.๑.๑ การตรวจสอบความสามารถด้านการบิน

๑๐.๑.๒ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน

๑๐.๒ การตรวจสอบความสามารถด้านการบิน ให้เป็นหน้าที่คณะกรรมการตรวจสอบตรวจสอบมาตรฐานการบิน ซึ่งแต่งตั้งตามคำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย นักบินที่มีคุณสมบัติด้านการบินเป็นครูการบินที่มีความรู้ความสามารถในการบินเป็นอย่างดี และมีความชำนาญในการบินกับอากาศยานแบบต่าง ๆ เป็นการตรวจเป็นคณะอย่างน้อย ๓ คน โดยให้มีหน้าที่ตรวจสอบความสามารถทั้งด้านทฤษฎีภาคพื้น และด้านปฏิบัติการบินภาคอากาศ รายงานแจ้งผลตรวจสอบความสามารถด้านการบินให้ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบและพิจารณาเพื่อแต่งตั้งให้เป็น

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๐.๒.๑ นักบิน

๑๐.๒.๒ ครูการบิน

๑๐.๒.๓ นักบินลองเครื่อง

๑๐.๓ อากาศยานที่มีนักบินประจำหน้าที่เกินกว่าหนึ่งคน ให้จัดแบ่งวุฒิสามารถเป็น นักบินที่ ๑ และนักบินที่ ๒ ทั้งนี้ แล้วแต่ความจำเป็นของการปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบนั้นๆ

๑๐.๔ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน เป็นการตรวจสอบพิเศษนอกเหนือจากการตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบิน กระทำได้ ๒ วิธี คือ

๑๐.๔.๑ การตรวจสอบตามระเบียบ (Formal Check) เป็นการตรวจสอบตามขั้นวุฒิความสามารถด้านการบิน ผู้รับการตรวจสอบจะทราบล่วงหน้าจะได้รับการตรวจสอบมาตรฐานการบินเมื่อใด และในตำแหน่งใดทุกปี

๑๐.๔.๒ การตรวจสอบแบบกะทันหัน (No Notice Check) ทำการตรวจสอบเมื่อใดก็ได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับการตรวจสอบทราบล่วงหน้า

๑๐.๕ คณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน มีคุณสมบัติ ดังนี้

๑๐.๕.๑ มีชั่วโมงบินรวมไม่น้อยกว่า ๑,๖๐๐ ชั่วโมง

๑๐.๕.๒ มีความรู้ความสามารถเป็นครูการบินได้ และเคยทำหน้าที่เป็นครูการบินมาก่อน ไม่น้อยกว่า ๒ ปี

๑๐.๕.๓ มีความรู้ความสามารถดีทั้งในด้านวิชาการและด้านการบิน

๑๐.๕.๔ ได้รับการแต่งตั้งตามคำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน

๑๐.๖ การตรวจสอบมาตรฐานการบิน ของคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน แต่ละครั้งต้องเป็นการตรวจสอบเป็นคณะอย่างน้อย ๓ คน เมื่อตรวจสอบแล้วให้แจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้รับการตรวจสอบและปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งคำแนะนำ (Corrective Action) เพื่อทราบและแก้ไขปรับปรุงความสามารถด้านการบิน และการฝึกบินให้ดียิ่งขึ้น

๑๐.๗ การดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง เพื่อให้การบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย นักบินจะต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบที่ตนปฏิบัติการอยู่โดย

๑๐.๗.๑ ในรอบ ๑๘๐ วัน จะต้องปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบที่ต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่ อย่างน้อย ๖๐ ชั่วโมงบิน และจะต้องปฏิบัติการกิจหรือฝึกบินปฏิบัติการกิจครบทุกภารกิจที่ต้องปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบนั้น

๑๐.๗.๒ นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่ง ซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่ เกินกว่า ๓๐ วัน ก่อนที่จะปฏิบัติการกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้นๆ จะต้องทำการบินคู่กับนักบินที่มีความชำนาญกับอากาศยานแบบนั้นก่อน อย่างน้อย ๑ ชั่วโมงบิน และต้องฝึกขึ้น - ลง อย่างน้อย ๓ เที่ยวบิน และฝึกปฏิบัติตามรายการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน อย่างน้อย ๓ รายการ

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๑๐.๗.๓ นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่ง ซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่ เกินกว่า ๖๐ วัน ก่อนที่จะปฏิบัติภารกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้นๆ จะต้องทำการบินคู่กับครูการบินที่มีความชำนาญกับอากาศยานแบบนั้นก่อน และครูการบินจะเป็นผู้ให้ความเห็นว่านักบินผู้นั้นสามารถทำการบินได้โดยปลอดภัยหรือไม่ โดยทำรายงานเสนอผู้อำนวยการกองการบิน เพื่อทราบ หากครูการบินลงความเห็นว่าเป็นไม่สามารถทำการบินได้โดยปลอดภัย และนักบินจะทำการบินกับอากาศยานแบบที่ขาดการดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่ ต้องได้รับการฝึกบินทบทวนความชำนาญกับอากาศยาน ตามหลักสูตรฝึกบินทบทวนความชำนาญการบิน

๑๐.๗.๔ นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่เกินกว่า ๙๐ วัน ก่อนที่จะปฏิบัติภารกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้นๆ ต้องได้รับการฝึกบินทบทวนความชำนาญกับอากาศยานตามหลักสูตรฝึกบินทบทวนความชำนาญการบิน

๑๐.๗.๕ ในรอบ ๑ ปี กองการบินจะต้องจัดให้มีการฝึกบินทบทวนหาความชำนาญในเรื่องเกี่ยวกับมาตรฐานการบิน และฝึกบินท่าฉุกเฉิน รวมทั้งฝึกบินในภารกิจต่าง ๆ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น การบินดับไฟป่า เป็นต้น

๑๐.๗.๖ การฝึกบินเปลี่ยนแบบ จะต้องทำการฝึกตามหลักสูตรฝึกบินเปลี่ยนแปลง

๑๐.๘ นักบินที่เกิดอุบัติเหตุ จะปฏิบัติภารกิจการบินได้ก็ต่อเมื่อนายแพทย์เวชศาสตร์การบินของสถาบันเวชศาสตร์การบิน อนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทำการบินได้และผ่านการตรวจสอบความพร้อมที่จะทำการบินจาก คณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน ของกองการบินแล้ว

๑๐.๙ ห้ามสูบบุหรี่ในอากาศยานของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในทุกกรณี

ส่วนที่ ๑๑

การสำรวจนิรภัยการบิน

ข้อ ๑๑ การสำรวจนิรภัยการบิน

๑๑.๑ กล่าวทั่วไป การสำรวจนิรภัยการบินเป็นการสำรวจสถานภาพการบริหารงาน ด้านการป้องกันอุบัติเหตุตามแผนที่กำหนดไว้

๑๑.๒ ความมุ่งหมาย

๑๑.๒.๑ เพื่อให้ได้ทราบปัญหา/ข้อขัดข้อง อุปสรรคในการปฏิบัติงาน และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุอันจะมีผลสืบเนื่องไปถึงความล้มเหลวของภารกิจของหน่วย

๑๑.๒.๒ เพื่อเป็นการประเมินค่าถึงขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามกิจกรรมในแผนงานนิรภัยการบินและกิจกรรมอื่นๆ

๑๑.๒.๓ เพื่อใช้การสำรวจนิรภัยการบินเป็นเครื่องมือกระตุ้นเตือนให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้เกิดความสำนึกปลอดภัย

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๑.๓ ประเภทของการสำรวจนิรภัยการบิน

๑๑.๓.๑ การสำรวจนิรภัยการบิน ดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศ การบินทำการสำรวจ หากการสำรวจมีรายการสำรวจมากและเกินขีดความสามารถ อาจเสนอให้ผู้อำนวยการ กองการบินคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบินดำเนินการ

๑๑.๓.๒ การสำรวจนิรภัยการบิน ให้จัดทำคู่มือสำรวจนิรภัยการบินและนิรภัยภาคพื้น เสนอผู้บังคับบัญชาพิจารณาและเป็นการสำรวจโดยผู้บังคับบัญชาสั่งการ

๑๑.๔ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๑๑.๔.๑ ค้นหา และเปิดเผย สิ่งนำอุบัติเหตุ สิ่งล่อแหลมต่ออุบัติเหตุ สภาพการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาตลอดจนปัญหาต่างๆ ที่จะมีแนวโน้มให้เกิดอุบัติเหตุ

๑๑.๔.๒ แก้ไขหรือช่วยเหลือในการขจัดปัญหาที่สำรวจพบในข้อ ๑๑.๔.๑

๑๑.๔.๓ กระจายข่าวที่เป็นอันตรายหรือจุดอ่อนต่างๆ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

๑๑.๕ การดำเนินการสำรวจนิรภัยการบิน

๑๑.๕.๑ ให้ใช้คู่มือนิรภัยการบินเป็นแนวทางบริหารทรัพยากรการบิน เพื่อความปลอดภัย และอาจเพิ่มเติมหัวข้อการสำรวจที่พิจารณาเห็นว่าเหมาะสม

๑๑.๕.๒ ดำเนินการสำรวจนิรภัยการบิน และเสนอแนะการแก้ไขในรายงานที่มีข้อขัดข้อง ลงในแบบรายงานเพื่อเป็นการเสนอทางปฏิบัติ

๑๑.๕.๓ จัดทำรายงานการสำรวจนิรภัยการบินที่สมบูรณ์แล้วรายงานผู้บังคับบัญชา ตามสายงานการบังคับบัญชา

ส่วนที่ ๑๒

การบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ข้อ ๑๒ การบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

วัตถุประสงค์ เพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานชนสัตว์ทั้งบนพื้นและขณะอยู่ในอากาศในบริเวณสนามบิน และบริเวณใกล้เคียงสนามบิน และเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน อีกทั้งไม่เป็นการทำลาย สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศวิทยา จึงต้องบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ขึ้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑๒.๑ กรณีพบรายงานอันตรายจากสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินให้กองการบิน แต่งตั้งคณะกรรมการ บริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ของสนามบินขึ้น โดยคณะกรรมการประกอบไปด้วย ผู้อำนวยการส่วนสนามบิน เป็นประธานกรรมการ หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบินและเจ้าหน้าที่อื่นๆ ตามที่ เห็นสมควร เป็นกรรมการ โดยให้เจ้าหน้าที่ส่วนสนามบินเป็นกรรมการและเลขานุการ

๑๒.๒ ความรับผิดชอบ

คู่มือการดำเนินงานด้านนริภัยการบิน

ให้คณะกรรมการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ของสนามบิน รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง จัดทำคู่มือสนามบินเรื่อง “การบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์” พร้อมทั้งตรวจสอบแก้ไขโครงการให้ทันสมัยตลอดเวลา ตามการเปลี่ยนแปลงของระเบียบการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ตามมาตรฐานการบินของประเทศไทยและสากล

๑๒.๓ การดำเนินมาตรการเพื่อควบคุมสัตว์ภายในและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

๑๒.๓.๑ ต้องรณรงค์และกำกับดูแลให้ผู้เกี่ยวข้องทำการรายงานการพบสัตว์หรือซากสัตว์ให้แก่คณะกรรมการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ทราบ เมื่อ

๑๒.๓.๑.๑ พบอากาศยานชนสัตว์

๑๒.๓.๑.๒ ได้รับรายงานว่าพบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินจากผู้เชื่อถือได้

๑๒.๓.๒ คณะกรรมการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ ต้องมีการประเมินความเสี่ยงที่เกิดจากสัตว์อันตรายต่อการบินในแต่ละฤดูกาล และทำการวิเคราะห์อันตรายจากสัตว์เมื่อได้รับรายงานอันตรายจากสัตว์

๑๒.๓.๓ ต้องทำการสำรวจระบบนิเวศภายในสนามบิน และร่วมมือกับฝ่ายบำรุงรักษาในการตัดแปลงสภาพแวดล้อมไม่ให้เป็นที่ตั้งดูสัตว์

๑๒.๓.๔ ต้องจัดทำขั้นตอนการกำจัดหรือขังไล่สัตว์ขณะมีการปฏิบัติการบิน และจัดทำมาตรการลดและบรรเทาปัญหาอันตรายจากสัตว์โดยการกำจัดหรือขังไล่ และทำการบันทึกผลการใช้มาตรการเพื่อทำการสรุปเก็บบันทึกไว้เป็นข้อมูล

๑๒.๓.๕ ต้องจัดการอบรมด้านการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ของสนามบินเป็นประจำ

๑๒.๓.๖ คณะกรรมการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ จัดทำสรุปผลความสำเร็จและการปรับปรุงแผนเสนอต่อผู้อำนวยการกองการบิน

๑๒.๔ การพบเห็นสัตว์หรือฝูงสัตว์ หรือการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์จากสัตว์นอกเขตความรับผิดชอบ ให้คณะกรรมการฯ รายงานกองการบินทราบโดยด่วน เพื่อประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เพื่อทำการแก้ไข

๑๒.๕ หน่วยงานอื่นๆ ที่ใช้บริการสนามบินต้องยินยอมให้ผู้ดำเนินการควบคุมสัตว์เข้าไปดำเนินการมาตรการสำหรับขังไล่สัตว์อันตรายต่อการบิน

ส่วนที่ ๑๓

การประชุมนริภัย

ข้อ ๑๓ การประชุมนริภัย

๑๓.๑ กล่าวทั่วไป การประชุมนริภัย เป็นหน้าที่ของผู้บังคับบัญชาที่จะต้องจัดให้มีการประชุมของคณะกรรมการบริหารนริภัยการบิน เพื่อกำหนดนโยบายการบริหารงานด้านนริภัยการบิน ติดตามความก้าวหน้าของแผนงาน โครงการ มาตรการ กิจกรรมด้านนริภัยการบิน รับทราบแจ้งความวิพากการ

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

คำชี้แจงต่างๆ และเป็นการกระจายข่าวสารด้านนิรภัยการ ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อเป็นการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๓.๒ การดำเนินการประชุมนิรภัย ควรมีแนวทางดังนี้

๑๓.๒.๑ กำหนดวัตถุประสงค์ของการประชุม เฉพาะเรื่องที่สำคัญที่จะประชุมแต่ละครั้ง

๑๓.๒.๒ จัดทำเอกสารแจ้งให้กรรมการและผู้เข้าร่วมประชุมทราบ เพื่อเตรียมข้อมูลในการประชุมแต่ละครั้ง

๑๓.๒.๓ กำหนด วัน เวลา และสถานที่ประชุมให้เหมาะสมตามระยะเวลาอันควร และมีเหตุสมควรประชุม

๑๓.๒.๔ นำข้อเสนอแนะ การแก้ไขของหน่วยบินอื่นๆ ที่พิจารณาเห็นว่ามีความจำเป็นมาแจ้งและหารือในที่ประชุม และหากจำเป็นสามารถพิจารณาเชิญผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องประชุม มาบรรยายประกอบการประชุม

๑๓.๒.๕ จัดทำสรุปผลการประชุม ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม และข้อเสนอแนะ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามมติที่ประชุมหรือตามคำแนะนำการแก้ไข นำเรียนผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

๑๓.๓ การเตรียมวาระการประชุม ให้มีเนื้อหาครอบคลุม ดังนี้

๑๓.๓.๑ การติดตามความก้าวหน้าของแผนงาน โครงการ และกิจกรรมด้านนิรภัย

๑๓.๓.๒ การติดตามผลการแก้ไขปัญหา/ข้อขัดข้องในรอบที่ผ่านมา

๑๓.๓.๓ ผลการสำรวจนิรภัยการบิน และนิรภัยภาคพื้น

๑๓.๓.๔ ปัญหา/ข้อขัดข้องในแต่ละหน่วยหรือส่วนราชการที่มีผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ ๑๔

การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินและผู้กำกับดูแล

ข้อ ๑๔ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินและผู้กำกับดูแล

๑๔.๑ ความมุ่งหมาย เพื่อเป็นการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินรวมทั้งผู้บังคับบัญชาและผู้มีหน้าที่กำกับดูแล

๑๔.๒ ผู้รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติ

ผู้อำนวยการกองการบิน ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวก ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการบิน ผู้อำนวยการส่วนแผนงานและประเมินผล ผู้อำนวยการส่วนบำรุงรักษาอากาศยาน ผู้อำนวยการส่วนนิรภัยการบิน และสารสนเทศการบิน ผู้อำนวยการส่วนสนามบิน หัวหน้านักบิน หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน และหัวหน้าชุดปฏิบัติการบินนอกที่ตั้งปกติ ต้องรับผิดชอบกำกับดูแล ให้เป็นไปตามข้อกำหนดการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๑๔.๓ การปฏิบัติ

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๔.๓.๑ นักบิน

๑๔.๓.๑.๑ ศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับการบิน ทบทวนระเบียบปฏิบัติประจำตลอดจนคู่มือการบิน และรายการตรวจสอบอยู่เสมอ

๑๔.๓.๑.๒ รักษาสุขภาพของร่างกายให้สมบูรณ์พร้อมที่จะทำการบินอยู่เสมอ

๑๔.๓.๑.๓ เมื่อไม่พร้อมที่จะทำการบินไม่ว่ากรณีใดๆ จะต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

๑๔.๓.๑.๔ ควรรู้ขีดความสามารถในการบินของตนเอง ไม่ควรบินในท่าบินซึ่งไม่เคยฝึกทำมาก่อน และคิดว่าตนจะทำได้เมื่อเห็นผู้อื่นทำ

๑๔.๓.๒ หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน หัวหน้านักบิน และหัวหน้าชุดปฏิบัติการบินนอกที่ตั้งปกติปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑๔.๓.๒.๑ อบรมชี้แจงนักบินในการบังคับบัญชาของตนให้เข้าใจถึงระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบิน เทคนิคการบินของอากาศยานที่ทำการบินอยู่ การปฏิบัติตามคำสั่งเทคนิคคู่มือการบินของอากาศยานแบบนั้นๆ ตลอดจนวินัยการบิน

๑๔.๓.๒.๒ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน แต่ละครั้งต้องเป็นการตรวจสอบเป็นคณะอย่างน้อย ๓ คน เมื่อตรวจสอบแล้ว ให้แจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้รับการตรวจสอบและหัวหน้าหน่วยการบิน หรือหัวหน้านักบิน พร้อมทั้งคำแนะนำ (Corrective Action) เพื่อทราบและแก้ไขปรับปรุงความสามารถด้านการบิน และการฝึกบินให้ดียิ่งขึ้น และให้รายงานผลการตรวจสอบตามลำดับชั้น จนถึงปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๔.๓.๒.๓ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีอากาศยานบรรจุในสังกัดทั้ง ๒ ประเภท คือ อากาศยานปีกตรึง และเฮลิคอปเตอร์ เนื่องจากอากาศยานทั้ง ๒ ประเภท มีความแตกต่างกันในด้านการควบคุมบังคับการบิน และเทคนิคการบิน เพื่อความปลอดภัยและป้องกันการสับสน จึงห้ามนักบินทำการบินกับอากาศยานเกินหนึ่งประเภท

๑๔.๓.๒.๔ เพื่อลดความสับสนต่อระเบียบปฏิบัติและวิธีการปฏิบัติกับอากาศยานแต่ละแบบอันจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการบิน จึงห้ามนักบินปฏิบัติการบินกับอากาศยานเกิน ๒ แบบ หากมีความจำเป็นต้องปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบอื่นอีกให้งดทำการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งก่อน

เมื่อนักบิน ปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งอยู่ และจะปฏิบัติการบินกับอากาศยานอีกแบบหนึ่ง จะต้องเว้นระยะการบินไว้อย่างน้อย ๑๒ ชั่วโมง เพื่อทบทวนระเบียบปฏิบัติและวิธีการปฏิบัติของอากาศยานแบบที่จะทำการบิน

๑๔.๓.๒.๕ การจัดการกิจบินจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของนักบินต่อภารกิจนั้นๆ พร้อมทั้งพิจารณาสุขภาพทางร่างกายและจิตใจว่าสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำการบินได้หรือไม่

๑๔.๓.๒.๖ คอยสอดส่อง ดูแล และให้ความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับนักบิน เพื่อจะได้ทราบถึงสุขภาพและความเป็นอยู่ของนักบินเป็นประจำ เช่น การเจ็บป่วย การดื่มสุรา การอดนอน

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

การตรวจตราการทำงานเกินควร การได้รับความกระทบกระเทือนทางจิต หรือเหตุอื่นใดที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน เพื่อจะได้พิจารณาตักเตือนแก่นักบินผู้นั้นจนกว่าร่างกายและจิตใจจะดีขึ้นเป็นปกติ

๑๔.๓.๒.๗ เมื่อนักบินแจ้งว่าไม่พร้อมที่จะทำการบิน ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ผู้บังคับบัญชาจะต้องไม่บังคับให้นักบินผู้นั้นทำการบิน

๑๔.๓.๒.๘ ดำเนินนโยบายให้มีสิ่งจูงใจเพื่อนักบินจะได้มีความสนใจ และกระตือรือร้นที่จะทำการบิน

๑๔.๓.๒.๙ เอาใจใส่และส่งเสริมด้านสวัสดิการ และความเป็นอยู่ของนักบินให้ดีที่สุด ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นการบำรุงขวัญและให้กำลังใจแก่นักบิน

ส่วนที่ ๑๕

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ และกรรมวิธีการสอบสวน

ข้อ ๑๕. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งโดยปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้มีหน้าที่ดำเนินการสอบสวนสาเหตุที่ทำให้อากาศยานประสบอุบัติเหตุ และกรณีอากาศยานเกือบจะชนกัน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อพิจารณาเสนอแนะความดีความชอบ การลงโทษ การชดเชยค่าเสียหายและดำเนินการทุกกรณี ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายระเบียบข้อบังคับ และคำสั่ง

๑๕.๑ ให้กองการบินมีหน้าที่ทำรายงาน เสนอปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านธุรการ รอบ ๑ ปี ตามปีงบประมาณ โดยคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย ผู้อำนวยการกองการบิน เป็นประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการบิน ผู้อำนวยการส่วนสนามบิน ผู้อำนวยการส่วนบำรุงรักษาอากาศยาน ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวก ผู้อำนวยการกองกลาง ผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่กองการบิน เป็นกรรมการ และเลขานุการ

ทั้งนี้ กรรมการที่ยังไม่มีตำแหน่งในกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ว่างไว้ หรือแต่งตั้งผู้ที่เหมาะสมเป็นกรรมการแทน หรือแต่งตั้งผู้ที่เหมาะสมเป็นกรรมการเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในวรรคแรกก็ได้

๑๕.๒ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ มีหน้าที่ดังนี้

๑๕.๒.๑ ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุ และอากาศยานเกือบจะชนกันทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมุ่งเน้นประเด็นรายละเอียดทางด้านกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และวิธีการปฏิบัติ

๑๕.๒.๒ พิจารณาความดีความชอบ หรือลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุและอากาศยานเกือบจะชนกันด้วยความเป็นธรรม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๑๕.๒.๓ พิจารณาการชดใช้ค่าเสียหายกรณีที่อากาศยานทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือประโยชน์ของประชาชน และส่วนราชการนอกสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๕.๒.๔ ดำเนินการทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับหรือ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑๕.๒.๕ ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสั่งการ

๑๕.๓ รายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการจัดเป็นเอกสารลับชั้นลับ ซึ่งต้องประกอบด้วยรายละเอียดตามผนวก ๔ หรือ ๕ แล้วแต่กรณี โดยจัดเก็บตามระเบียบของทางราชการ

๑๕.๔ รายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการให้รายงานต่อปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๕.๕ ให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ดำเนินการสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับตั้งแต่อากาศยานอุบัติเหตุใหญ่หรืออากาศยานอุบัติเหตุย่อย หรือดำเนินการสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วัน นับตั้งแต่วันที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรือเกือบจะชนกัน

ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการไม่สามารถสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคแรก ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ รายงานให้ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบก่อนถึงวันกำหนด รายละเอียดตามภาคผนวก ๖ หรือ ๗ แล้วแต่กรณี

๑๕.๖ เมื่อปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุตามข้อ ๑๔.๕ แล้ว หรือสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการใด ๆ ตามผลการพิจารณาสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุแล้ว ให้ส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการให้กองการบิน เก็บไว้เป็นหลักฐานต่อไป

๑๕.๗ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านนิรภัยการบิน หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้เป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน มีหน้าที่ดำเนินการสอบสวนสาเหตุที่ทำให้อากาศยานประสบอุบัติเหตุ และกรณีอากาศยานเกือบจะชนกัน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อพิจารณาเสนอแนะข้อแก้ไข เพื่อป้องกัน มิให้เกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุเช่นเดียวกันซ้ำขึ้นอีก

๑๕.๗.๑ ให้กองการบินมีหน้าที่ทำรายงาน เสนอปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ด้านนิรภัย รอบ ๑ ปี ตามปีงบประมาณ โดยคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย ผู้อำนวยการส่วนนิรภัยการบินและสารสนเทศการบิน เป็นประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่งได้แก่ หัวหน้านักบิน หัวหน้าช่าง หัวหน้าช่างวิทยุการบิน ผู้เชี่ยวชาญด้านนิรภัยการบิน และให้เจ้าหน้าที่กองการบิน เป็นกรรมการและเลขานุการ

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ทั้งนี้ กรรมการที่ยังไม่มีตำแหน่งในกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ว่างไว้ หรือแต่งตั้งผู้ที่เหมาะสมเป็นกรรมการแทน หรือแต่งตั้งผู้ที่เหมาะสมเป็นกรรมการเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในวรรคแรกก็ได้

ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน ต้องไม่เป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการในปีงบประมาณเดียวกัน

๑๕.๗.๒ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้าน นิรภัยการบิน มีหน้าที่ดังนี้

๑๕.๗.๒.๑ ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์หาข้อเท็จจริง ซึ่งเป็นสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ และอากาศยานเกือบจะชนกันทั้งในและนอกประเทศ

๑๕.๗.๒.๒ เมื่อได้รับรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ ให้เดินทางไปยังบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุโดยเร็ว

๑๕.๗.๒.๓ เมื่อเดินทางถึงบริเวณอุบัติเหตุ ให้กันพื้นที่เพื่อป้องกันการทำลายหลักฐาน เก็บข้อมูลตามหลักนิรภัยการบินและประสานกับเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

๑๕.๗.๒.๔ ดำเนินการประสานงานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการสอบสวนและวิเคราะห์หาข้อเท็จจริงหรือเพื่อร่วมดำเนินการสอบสวน แล้วแต่กรณี

๑๕.๗.๒.๕ ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อันตรายหรือพื้นที่ซึ่งไม่สามารถเดินทางเข้าไปสอบสวนได้ หรือไม่สามารถนำอากาศยานออกมาจากพื้นที่ได้ ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน พิจารณาเสนอปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อขออนุมัติจำหน่ายอากาศยานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๑๕.๗.๒.๖ ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์หาข้อเท็จจริงโดยยึดถือรายการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงอากาศยานอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ ๑๑ นิรภัยการบิน

๑๕.๗.๒.๗ ดำเนินการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน อากาศยานเกือบจะชนกัน หรือเหตุอันตรายต่างๆ และเสนอแนะข้อแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุเช่นเดียวกันซ้ำขึ้นอีก

๑๕.๗.๓ ให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน ดำเนินการสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับตั้งแต่อากาศยานอุบัติเหตุใหญ่หรืออากาศยานอุบัติเหตุย่อย หรือดำเนินการสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วัน นับตั้งแต่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรือเกือบจะชนกัน

๑๕.๗.๔ รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินรายละเอียดตามภาคผนวก ๘ หรือ ภาคผนวก ๙ และคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายรายละเอียดตามภาคผนวก ๑๐ จัดเป็นเอกสารลับชั้นลับ ซึ่งต้องโดยจัดเก็บตามระเบียบของทางราชการ

๑๕.๗.๕ เมื่อปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ลงชื่อทราบในรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินแล้ว หรือลงชื่อสั่งการในคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายแล้ว ให้ส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน และคำสั่งการ

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุหรืออันตราย ให้กองการบิน เพื่อเก็บรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินไว้เป็นหลักฐาน และแจกจ่ายคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุหรืออันตราย ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและปฏิบัติต่อไป

๑๕.๗.๖ ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน ไม่สามารถสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๑๔.๗.๓ ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินรายงานให้ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบก่อนถึงวันครบกำหนด เพื่อขอเลื่อนส่งรายงานผลการสอบสวนโดยใช้แบบรายละเอียดตามภาคผนวก ๑๑ หรือ ภาคผนวก ๑๒ แล้วแต่กรณี

๑๕.๗.๗ ให้ส่วนราชการและเจ้าหน้าที่ในสังกัดกองการบิน ส่งมอบเอกสาร วัตถุ พยาน และถ้อยคำ รวมทั้งให้ความร่วมมือในเรื่องต่างๆ ตามที่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวกับการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุร้องขอ

๑๕.๗.๘ ค่าใช้จ่ายในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุประเภทค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง และค่าที่พัก ให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนเบิกจากหน่วยต้นสังกัด ส่วนค่าใช้จ่ายที่นอกเหนือจากนี้ให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนเบิกจากสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๕.๗.๙ กำหนดรายการปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อให้สามารถแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยรวดเร็ว เพื่อรวบรวมคณะเจ้าหน้าที่ และพาหนะที่จะเดินทางไปสอบสวน พร้อมทั้งวางแผน กำหนดวันเวลาที่จะเดินทาง โดยให้ไปถึงบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุให้ได้โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

ส่วนที่ ๑๖

กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

ข้อ ๑๖ กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๖.๑ กล่าวทั่วไป กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุนี้เป็นคำแนะนำสำหรับการสอบสวน เพื่อวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ เนื่องจากอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากการกระทำของบุคคล วัสดุอุปกรณ์ และสภาพแวดล้อม การวิเคราะห์สาเหตุและการประเมินผลของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ควรแยกประเด็นออกมาว่า คน วัสดุ อุปกรณ์ หรือองค์ประกอบจากสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุหรือต้นเหตุของอุบัติเหตุ

๑๖.๒ วิธีการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุในเบื้องต้น จะมุ่งเน้นในการค้นหาและพิสูจน์ทราบให้ได้ว่าอะไรเกิดขึ้น (What happened) ทำไมจึงเกิด (Why it happened) และจะมีวิธีการอย่างไรเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (What to do about it) ระบบดังกล่าวเรียกว่า “๓W” ซึ่งมีวิธีการวิเคราะห์ดังนี้

๑๖.๒.๑ อะไรเกิดขึ้น ดำเนินการพิสูจน์ทราบค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุจากปัจจัยหลัก (คน วัสดุอุปกรณ์ สภาพแวดล้อม) ซึ่งเป็นสาเหตุหรือต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่สามารถอธิบายได้ว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร คือ

๑๕.๒.๑.๑ ความผิดพลาด/ความบกพร่องของมนุษย์

๑๕.๒.๑.๒ วัสดุเสื่อมคุณภาพ

๑๕.๒.๑.๓ องค์ประกอบของสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

๑๖.๒.๒ ทำไมจึงเกิด (ระบบต่างๆ ที่ไม่มีความพร้อม/มูลเหตุที่ทำให้เกิดปัญหา) ค้นหาความไม่เหมาะสม/ความไม่พร้อมของระบบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือทำให้เกิดปัญหาอธิบายว่าปัญหาเกิดขึ้นได้อย่างไร สภาพการณ์อย่างไรที่อุบัติเหตุเหล่านั้นเกิดข้อบกพร่องหรือเกิดข้อผิดพลาด โดยหามูลเหตุที่แท้จริงของปัญหา ซึ่งอาจมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้

๑๖.๒.๒.๑ ผู้นำ – ผู้นำหน่วยกำกับดูแลหรือไม่ แก้ไขตรงจุดหรือไม่ เน้นย้ำให้ปฏิบัติตามคู่มือ ระเบียบ ข้อบังคับหรือไม่ มีการตอบสนองทันทีตามความเหมาะสมหรือไม่

๑๖.๒.๒.๒ การฝึก – เจ้าหน้าที่ ภายในหน่วยได้รับการฝึกเพียงพอหรือไม่ ทำการฝึกอย่างถูกต้องสมบูรณ์เพียงพอและได้มาตรฐานหรือไม่

๑๖.๒.๒.๓ การศึกษา/ขั้นตอนการปฏิบัติ – หน่วยกำหนดระเบียบปฏิบัติประจำ หรือ กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติในแต่ละภารกิจหรือไม่ เจ้าหน้าที่มีความเข้าใจชัดเจน และได้ปฏิบัติตามระเบียบและขั้นตอนหรือไม่ ระเบียบและขั้นตอนเหล่านั้นทันสมัยและปฏิบัติได้จริงหรือไม่

๑๖.๒.๒.๔ การสนับสนุน – สิ่งที่สนับสนุนให้กับหน่วยแต่ละหน่วยในการปฏิบัติภารกิจได้ ให้การสนับสนุนบุคคล วัสดุอุปกรณ์ การส่งกำลังบำรุง การซ่อมบำรุง การให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกหรือไม่ ชนิด ชีตความสามารถ และสถานภาพของสิ่งอุปกรณ์ที่ให้การสนับสนุนเพียงพอที่จะสามารถปฏิบัติภารกิจนั้นๆ หรือไม่

๑๖.๒.๒.๕ บุคคล – แต่ละรายบุคคลมีความรู้เกี่ยวกับมาตรฐาน และได้รับการฝึกอย่างไร ได้มาตรฐานหรือไม่ แต่ละรายบุคคลเลือกที่จะไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานหรือไม่ (มีวินัยในตนเองหรือไม่) แต่ละรายบุคคลมีลักษณะท่าทาง ความรีบร้อน ความเชื่อมั่นตนเองมากเกินไปหรือไม่ แต่ละรายมีทัศนคติไม่ดี ขาดความเชื่อมั่นในตนเองหรือไม่

๑๖.๒.๓ จะทำอย่างไรเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น – ค้นหาวิธีการให้คำแนะนำ และหาวิธีป้องกัน โดยการให้คำแนะนำในเรื่องต่อไปนี้

๑๕.๒.๓.๑ การซ่อมบำรุง

๑๕.๒.๓.๒ มาตรการการแก้ไข

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๑๕.๒.๓.๓ มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ

๑๖.๓ ขั้นตอนการสอบสวนและวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

๑๖.๓.๑ ขั้นตอนที่ ๑ การสอบสวนเริ่มแรก คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุควรได้รับการบรรยายสรุปจากหน่วยหรือบุคคลที่ได้รับทราบข้อมูลเริ่มแรก เมื่อคณะกรรมการฯ เดินทางไปยังบริเวณพื้นที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว ให้ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์ทันที ณ พื้นที่อุบัติเหตุ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถบันทึกหลักฐาน อันได้แก่ร่องรอย ซากอากาศยานที่ปรากฏขึ้นใหม่ก่อนที่จะลบเลือน อย่างไรก็ตามต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างยิ่งเกี่ยวกับเครื่องหมาย หรือร่องรอยบนพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ จะต้องไม่ถูกรบกวนหรือทำลายทิ้ง หากคณะกรรมการไม่สามารถถึงที่เกิดเหตุก่อนค่ำมืดได้แล้ว การตรวจสอบและวิเคราะห์ขั้นต้นควรจะเลื่อนออกไปถึงกว่าจะถึง “เช้า” ของวันรุ่งขึ้น เพราะการสอบสวนและวิเคราะห์ในเวลากลางคืนร่องรอยบนพื้นที่เกิดอุบัติเหตุอาจถูกทำลายโดยไม่ได้ตั้งใจได้ ดังนั้นการดำเนินการตรวจพื้นที่ต้องกระทำอย่างละเอียดรอบคอบเพื่อให้สามารถรวบรวมข้อมูลหลักฐานประกอบการสอบสวนและวิเคราะห์มากที่สุด

๑๖.๓.๒ ขั้นตอนที่ ๒ การเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นการพิจารณาองค์ประกอบจากคน, วัสดุอุปกรณ์ และสภาพแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการปฏิบัติงานของคน และวัสดุ/เครื่องจักรกล การพิจารณาเก็บรวบรวมข้อมูลสะสม แบ่งตามองค์ประกอบดังต่อไปนี้

๑๖.๓.๒.๑ องค์ประกอบจากมนุษย์ เป็นองค์ประกอบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นที่จะประเมินสมรรถนะการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทั้งหมดที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติที่ส่งผลโดยตรงต่ออุบัติเหตุ แหล่งข้อมูลนี้อาจจะรวมกัน แต่ไม่จำกัดต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง พยาน ที่ปรึกษา เจ้าหน้าที่ และ/หรือข้อมูลทางการแพทย์ สำหรับการประเมินผลกระทบของการบังคับบัญชา เช่น นโยบายการบริหารความเสี่ยงของหน่วย การบรรยายสรุปภารกิจ การพักผ่อนหลับนอนของเจ้าหน้าที่การบิน การพิจารณาความเหมาะสมในการจัดเจ้าหน้าที่ปฏิบัติภารกิจ ข้อมูลสำหรับการประเมินผลของโครงสร้าง/ระบบ/อุปกรณ์ที่น่าจะเกิดความเสียหาย ระบบการควบคุมเจ้าหน้าที่ และเครื่องแต่งกายป้องกันอันตราย และอุปกรณ์ช่วยชีวิตและกู้ภัย ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมจะต้องได้รับการนำมาใช้สำหรับการประเมินค่าของสิ่งที่มากระทบหรือมีผลกระทบกับการปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้อง

๑๖.๓.๒.๒ องค์ประกอบจากวัสดุอุปกรณ์ เป็นองค์ประกอบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นที่จะประเมินสมรรถนะของอากาศยาน สิ่งปลูกสร้าง อุปกรณ์ประจำอากาศยานและภาคพื้น สถานที่หรือวัสดุอุปกรณ์อื่นๆ สำหรับข้อมูลข่าวสารที่กล่าวมานั้น ถือว่าเป็นการควบคุมประวัติอุปกรณ์ การปรับปรุงและตรวจสอบการบินที่วิเคราะห์ของเหลว การวิเคราะห์การรั่วซึม การจำหน่ายซากอุปกรณ์ การถ่ายภาพอากาศยานและชิ้นส่วนที่ชำรุด รวมทั้งผู้กำกับดูแลวางแผนและควบคุมอุปกรณ์ โรงงานผลิต อุปกรณ์ การปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่ดูแลวัสดุอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่จะมีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุ

๑๖.๓.๒.๓ องค์ประกอบจากสภาพแวดล้อม เป็นการรวบรวมผลขององค์ประกอบที่เกิดจากสภาพแวดล้อม อันได้แก่ ปรากฏการณ์ธรรมชาติ อุปกรณ์อำนวยความสะดวก (สภาพทางวิงทางขับ

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

เครื่องหมาย ไฟนาร์รอง หอบังคับการบิน ฯลฯ) ภารกิจในการบิน การจัดการ เป็นต้น สภาพแวดล้อมแบบนี้จะเกิดขึ้นพร้อมๆ กันกับการรวบรวมผลขององค์ประกอบจากมนุษย์และวัสดุอุปกรณ์

๑๖.๓.๓ ขั้นตอนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์งานการสอบสวน เป็นการกระทำตามแนวทางการปฏิบัติตามห้วงระยะเวลาที่ได้รับข้อมูล ผลที่ได้รับจากการวิเคราะห์จะเป็นพื้นฐานการพัฒนาค้นคว้าและเป็นแนวทางการปฏิบัติต่อไป การวิเคราะห์ควรกระทำอย่างต่อเนื่องและควรจะไปสู่การหาสาเหตุว่าทำไมจึงเกิดอุบัติเหตุ ควรจะมุ่งสู่ความพยายามในการจำแนกสอบสวนและวิเคราะห์ เพื่อค้นหาและหาแนวทางปฏิบัตินำไปพัฒนาหาหนทางที่ดีที่สุดสำหรับการป้องกัน มิให้เหตุการณ์ในลักษณะเดียวกันเกิดซ้ำขึ้นอีก

๑๖.๓.๔ ขั้นตอนที่ ๔ วิธีการรายงานที่สมบูรณ์ คณะกรรมการจะต้องมั่นใจว่าการรวบรวมประเด็นทั้งหมดมีความชัดเจน ซึ่งจะต้องบันทึกด้วยความระมัดระวัง ต้องไม่มีสิ่งผิดปกติสำหรับความชัดเจนที่เป็นความขัดแย้ง ข้อถกเถียงที่มีเหตุผลควรนำมาหารือและหาข้อสรุปเพื่อขยายความเป็นไปได้ในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ

ส่วนที่ ๑๗

กรรมวิธีในการรายงาน

ข้อ ๑๗ กรรมวิธีในการรายงาน

๑๗.๑ กล่าวทั่วไป การรายงานเป็นการปฏิบัติที่ทำให้ผู้บังคับบัญชา และ/หรือผู้รับผิดชอบได้ทราบถึงเหตุการณ์หรือสิ่งนี้อาจจะก่อให้เกิดอันตราย ลักษณะและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุ สาเหตุและองค์ประกอบของอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะและแนวทางในการแก้ไข เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาสั่งการแก้ไขในการป้องกัน มิให้เกิดอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุ และแนวทางในการป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดซ้ำขึ้นอีก

๑๗.๒ การรายงานเมื่ออากาศยานประสบเหตุวิฤต

๑๗.๒.๑ อากาศยานประสบเหตุวิฤต ถึงแม้จะไม่เกิดความเสียหายหรือความเสียหายเล็กน้อยไม่ถึงขั้นงดทำการบิน หรือเกิดความเสียหายแต่สามารถซ่อมได้ โดยอากาศยานต้องงดทำการบินเสียก่อน หรือเกิดความเสียหายถึงขั้นจำนาย หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบิน, หัวหน้านักบิน, หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน และหัวหน้าช่างเครื่องบินจะต้องรายงานทันที ให้ผู้อำนวยการกองการบิน ทราบและปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยใช้รายงานขั้นต้นตาม ผนวก ๒

๑๗.๒.๒ การรายงานเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือข่าวสารที่ได้รับเพิ่มเติม ให้รายงานเพิ่มเติมตามความจำเป็นการรายงานเพิ่มเติมนี้ ควรเป็นข่าวที่ถูกต้องแน่นอน

๑๗.๓ การรายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขั้นต้น เป็นการรายงานข้อมูลอากาศยานที่คาดว่าจะสูญหาย ให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบทันที เพื่อพิจารณาสั่งการค้นหาและกู้ภัย

๑๗.๓.๑ อากาศยานคาดว่าจะสูญหาย หมายถึง อากาศยานที่ขาดการติดต่อกับหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศและไม่ลงสนามบินตามเวลาหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๑๗.๓.๑.๑ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศไม่ได้รับการติดต่อหรือรับข่าวจากอากาศยานภายใน ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่กำหนดไว้ตามรายงานที่อากาศยานต้องรายงานตำแหน่งที่อยู่ และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศได้มีการตรวจสอบการติดต่อกับอากาศยานดังกล่าวแล้วแต่ไม่เป็นผล

๑๗.๓.๑.๒ อากาศยานยังไม่ถึงสนามบินปลายทางภายใน ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่ได้แจ้งเวลาถึงครั้งสุดท้ายหรือเวลาที่คาดคะเน และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศได้มีการตรวจสอบการติดต่อกับอากาศยานดังกล่าวแล้วแต่ไม่เป็นผล

๑๗.๓.๑.๓ อากาศยานได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศให้ลงสนามบินแล้ว แต่ยังไม่ถึงสนามบินตามกำหนดเวลาลง และไม่มีการติดต่อกับอากาศยานนั้นเลย

๑๗.๓.๑.๔ เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศได้รับข่าวซึ่งแสดงว่าสมรรถภาพของอากาศยานอยู่ในสภาพเลวร้าย แต่คาดว่าอากาศยานยังคงไม่ประสบอุบัติเหตุ

๑๗.๓.๒ เมื่อมีอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย ให้เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ สนามบินที่อากาศยานขาดการติดต่อ หรือสนามบินที่อากาศยานจะไปลง แจ้งให้หน่วยค้นหา หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ และหน่วยบินต้นสังกัดของอากาศยานหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจบังคับบัญชาอากาศยานนั้นทราบ พร้อมทั้งประสานหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินใกล้เคียง เพื่อค้นหาตำแหน่งของอากาศยานนั้น

๑๗.๓.๓ เมื่อคาดว่าอากาศยานนั้นใช้เวลาบินเกินกว่าเวลาบินอย่างต่อเนื่องสูงสุดของเชื้อเพลิงที่มีอยู่ แต่หน่วยค้นหาได้ปฏิบัติการค้นหาแล้วไม่พบ ซึ่งคาดว่าอากาศยานอาจจะประสบอุบัติเหตุแล้ว ให้หน่วยต้นสังกัดของอากาศยานหรือหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการบินรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึงปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบทันที

๑๗.๓.๔ เมื่อได้รับแจ้งข่าวจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศว่าอากาศยานคาดว่าจะสูญหายและอาจประสบอุบัติเหตุ ให้หน่วยต่างๆ ปฏิบัติตามแผนก่อนอากาศยานอุบัติเหตุที่กำหนดไว้ในส่วนที่ ๙

๑๗.๓.๕ การรายงานผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ รายงานผลการวิเคราะห์ตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ ๑๖ (กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ)

๑๗.๓.๖ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งทีอาจก่อให้เกิดอันตราย ให้ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสิ่งทีอาจก่อให้เกิดอันตรายปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ ๘ (การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งทีอาจก่อให้เกิดอันตราย)

ส่วนที่ ๑๘

การรวบรวมสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน

ข้อ ๑๘ การรวบรวมสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน

๑๘.๑ กล่าวทั่วไป การรวบรวมสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้อำนวยความสะดวกนิรภัยการบินและสารสนเทศการบินที่ต้องมีความรู้ ความเข้าใจในการบันทึกข้อมูลต่างๆ

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ที่ได้จากการรายงานการสำรวจนิรภัยการบิน การตรวจและการเฝ้าสังเกต ตลอดจนวิธีการนำข้อมูลต่างๆ ทั้งก่อนอุบัติเหตุและหลังเกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปใช้ในการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเรื่องสาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุและการหาแนวโน้มของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๘.๒ การบันทึกสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน

๑๘.๒.๑ ให้บันทึกข้อมูลด้านนิรภัยการบิน ทั้งก่อนเกิดอุบัติเหตุและหลังเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ทราบถึงอันตรายทั้งการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ทำให้ทราบถึงองค์ประกอบของสาเหตุที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งการให้ได้มาของข้อมูล มีดังนี้

๑๘.๒.๑.๑ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งทีอาจจะก่อให้เกิดอันตราย

๑๘.๒.๑.๒ การรายงานผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๘.๒.๑.๓ การสำรวจนิรภัยการบิน

๑๘.๒.๑.๔ การเฝ้าสังเกต เป็นการสุ่มตัวอย่างในบริเวณที่คาดว่าจะมีอันตรายที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

๑๘.๒.๒ ข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากวิธีตามข้อ ๑๘.๒.๑ สามารถจัดเก็บเป็นแฟ้มข้อมูลโดยตรงหรือพิจารณาข้อมูลที่สำคัญ บันทึกในรูปแบบต่างๆ เช่น บันทึกเป็นฐานข้อมูลสถิติหรือแผนภูมิตามที่เห็นสมควร

๑๘.๓ การบันทึกข้อมูลสถิติ และหลักฐานนิรภัยการบิน มี ๒ วิธีที่เป็นมาตรฐาน คือ

๑๘.๓.๑ การแสดงข้อมูลด้วยตาราง เป็นการแสดงข้อมูลในลักษณะข้อมูลดิบ ซึ่งบันทึกในรูปของข้อมูล และ/หรือตัวเลข แต่จะไม่สามารถเห็นแนวโน้มของข้อมูลได้ชัดเจน

๑๘.๓.๒ การแสดงข้อมูลในรูปอัตรา หมายถึง การเปรียบเทียบจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อจำนวนของสิ่งที่มีความสัมพันธ์กับเหตุการณ์นั้น สำหรับอัตราอากาศยานอุบัติเหตุ ให้เปรียบเทียบจากจำนวนของอากาศยานอุบัติเหตุต่อจำนวนชั่วโมงบินที่ปฏิบัติการจริงของหน่วย โดยทั่วไปการคิดอัตราอากาศยานอุบัติเหตุจะคิดเป็นราย/หนึ่งแสนชั่วโมงบิน

๑๘.๓.๓ การคิดคำนวณจัดทำสถิติอุบัติเหตุของอากาศยาน ใช้จำนวนครั้งของอุบัติเหตุใหญ่เป็นหลัก ส่วนการจัดทำสถิติสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุคิดคำนวณจากทุกชั้นของอุบัติเหตุ

๑๘.๔ การวิเคราะห์นิรภัยการบิน

๑๘.๔.๑ การดำเนินการ เป็นการจำแนกข้อมูลของระบบออกมาเป็นส่วนๆ เพื่อที่จะศึกษาพิจารณาในส่วนต่างๆ ที่สนใจ ซึ่งสามารถใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ สำหรับการวิเคราะห์นิรภัยการบิน โดยปกติประกอบด้วย ๓ ส่วนใหญ่ๆ ดังนี้

๑๘.๔.๑.๑ การพิสูจน์ทราบอันตราย

๑๘.๔.๑.๒ การหาหนทางปฏิบัติ เพื่อแก้ไขหรือป้องกันอันตรายต่างๆ ตลอดจนป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ

๑๘.๔.๑.๓ เลือกลงหนทางปฏิบัติเพื่อแก้ไขหรือป้องกันที่ดีที่สุดและเหมาะสมที่สุด

๑๘.๔.๒ ปัจจัยหลักสำคัญในการวิเคราะห์นิรภัยการบิน

คู่มือการดำเนินงานด้านนริภัยการบิน

๑๘.๔.๒.๑ การเฝ้าติดตาม ติดตามสถานการณ์ ข่าวสารข้อมูลด้านนริภัยการบิน โดยการจำแนกประเภทของข้อมูลด้านนริภัยการบินให้ชัดเจน รวมทั้งการจัดทำเป็นอัตราหรือแสดงในรูปตารางข้อมูลซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อพิสูจน์ทราบแนวโน้ม และส่วนที่เป็นปัญหาต่างๆ การเลือกติดตามดูข้อมูลประเภทต่างๆ ขึ้นอยู่กับข้อมูลที่ต้องเฝ้าติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ คือ ข้อมูลจากรายงานด้านนริภัยการบินต่างๆ

๑๘.๔.๒.๒ การศึกษาข้อมูล ต้องมีการศึกษาข้อมูลที่ได้จากการเฝ้าติดตาม เมื่อพบส่วนที่เป็นปัญหาหรือแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุ จะต้องมีการศึกษาในรายละเอียดในส่วนที่เป็นปัญหานั้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของปัญหาและข้อมูลที่มีอยู่ สิ่งแรกที่ต้องทำ คือ กำหนดเป้าหมายว่า “ทำไม...จึงเพิ่มขึ้น” ขึ้นต่อไปคือ พิจารณาปัจจัยและข้อมูลต่างๆ ซึ่งมีผลต่อปัญหาที่เกิดขึ้น จากนั้นวางแผนในการรวบรวมข้อมูล จัดระบบข้อมูล แสดงข้อมูล คำนวณทางสถิติวิเคราะห์ข้อมูล แล้วสรุปผลการวิเคราะห์ เพื่อตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาข้อมูล

มาตรฐานด้านนิรภัยการบิน

มาตรฐานด้านนิรภัยการบินปฏิบัติการกองการบิน

มาตรฐานด้านนิรภัยการบินปฏิบัติการกองการบิน

๑. กล่าวทั่วไป การปฏิบัติการบิน ครอบคลุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กองการบิน ได้แก่ การดำเนินงานด้านการบิน การตรวจซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กับภารกิจการบิน ตามแผนการใช้อากาศยาน ประจำปี รวมถึงสภาพอากาศหรือหรือสภาวะแวดล้อมต่างๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วน โดยเฉพาะในการวางแผนปฏิบัติการต้องคำนึงถึงคุณลักษณะของอากาศยานแต่ละแบบ ให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศในแต่ละภูมิภาค อัตราความสิ้นเปลืองขีดความสามารถในการบรรทุกน้ำหนัก และความปลอดภัยอื่นๆ ต้องนำมาพิจารณาด้วย เช่น ในภาคเหนือ ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาสูงสลับซับซ้อน ลักษณะภูมิอากาศในช่วงฤดูแล้งจะมีหมอกควันและหมอกแดดที่ทัศนวิสัยไม่ดี ฤดูฝนสภาพเมฆเป็นแบบเมฆภูเขาปกคลุมเหนือเทือกเขาสูงและมีสภาพพายุฝนฟ้าคะนองที่รุนแรง จึงควรจัดอากาศยานที่มีสมรรถนะและมีความคล่องแคล่ว สามารถบินได้ในหุบเขาสลับซับซ้อนและเครื่องช่วยเดินอากาศ และวิทยุติดต่อสื่อสารที่ดีไปปฏิบัติการ นอกจากนี้การบินปฏิบัติการตามแผนการใช้อากาศยาน ประจำปี ในพื้นที่ที่มีสภาพการจราจรทางอากาศคับคั่ง การบินใกล้แนวชายฝั่ง การจุดบั้งไฟและโคมลอย ก็มีผลกระทบในด้านความปลอดภัยต่อการปฏิบัติด้วยเช่นกัน

๒. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการบินปฏิบัติการ

๒.๑ การปฏิบัติก่อนทำการบินปฏิบัติการ

นักบิน ช่างเครื่องบิน ช่างอิเล็กทรอนิกส์การบิน และเจ้าหน้าที่สนับสนุนด้านการบินอื่นๆ ตรวจสอบอากาศยาน ตามแบบขั้นตอนการปฏิบัติมาตรฐาน (Standard Operating Procedures) และคู่มือการบินของอากาศยานแต่ละแบบ ให้พร้อมใช้งาน

๒.๑.๑ ขณะขับเคลื่อนออกจากลานจอด หากเกิดไฟไหม้เครื่องยนต์ด้านใดด้านหนึ่ง นักบินผู้บังคับอากาศยานจะหยุดการขับเคลื่อนทำการดับไฟด้านที่ไหม้ตามคู่มือการบินและแจ้งหอบังคับการบินเพื่อขอสนับสนุนรถดับเพลิง รถพยาบาลและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ดับไฟและช่วยลำเลียงผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ทั้งหมดออกจากอากาศยานที่เกิดไฟไหม้ให้เร็วที่สุด

๒.๑.๒ ขณะวิ่งขึ้น (Take off) หากมีเหตุฉุกเฉิน นักบินผู้บังคับอากาศยานจะเป็นผู้ตัดสินใจยกเลิกการวิ่งขึ้น หรือจะทำการวิ่งขึ้นต่อไป ให้เป็นไปตามคู่มือการบินที่กำหนดไว้สำหรับผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่จะต้องทำตามคำสั่งของนักบินผู้บังคับอากาศยาน โดยนั่งอยู่กับที่ ใส่สายรัดตัวให้เรียบร้อยพร้อมที่จะออกจากอากาศยานตามคำแนะนำที่ถูกต้อง เมื่อมีคำสั่งให้เคลื่อนย้ายได้

๒.๑.๓ ขณะไต่ (Climb) หากเกิดเครื่องยนต์ขัดข้องหรือไฟไหม้เครื่องยนต์ นักบินผู้บังคับอากาศยานจะหยุดการไต่ (เมื่อได้ความสูงที่ปลอดภัย) แจ้งหอบังคับการบินให้ทราบถึงเหตุฉุกเฉิน เพื่อจะนำอากาศยานกลับมาลงสนามบินตามคู่มือการบินหรือตาม Standard Operating Procedures ที่กำหนดไว้และแจ้งให้ลูกเรือรวมถึงเจ้าหน้าที่ทั้งหมดบนอากาศยาน รู้และเตรียมตัวที่จะลงสนามบิน โดยการนั่งอยู่กับที่ใส่สายรัดตัว

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ให้เรียบร้อย เมื่ออากาศยานลงจอดเรียบร้อยแล้ว ให้ออกจากอากาศยานตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ที่นักบิน ผู้ที่นักบินผู้บังคับอากาศยานมอบหมายให้เป็นผู้ควบคุมดูแล

๒.๑.๔ กรณีผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่เจ็บป่วย : หากผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่เจ็บป่วยอาจเป็นอันตรายถึงชีวิต นักบินผู้บังคับอากาศยานต้องให้ความสนใจ เว้นแต่ในกรณีที่เหตุเกิดขณะวิ่งขึ้น – ลงสนาม ไต่หรือ ร่อน หากเกิดในช่วงดังกล่าวนี้ ให้นักบินรีบกลับมาลงสนามบินต้นทางหรือปลายทางทันที หากเหตุเกิดในช่วงอื่น ของการบินต้องให้ปฐมพยาบาลขั้นต้น และนักบินผู้บังคับอากาศยานจะหาสนามบินที่ใกล้ที่สุดเพื่อส่งผู้ป่วย โดยแจ้งให้หอบังคับการบินทราบ และขอสนับสนุนรถพยาบาลส่งผู้ป่วยโดยเร็วที่สุด

๒.๑.๕ ประตุทางออกและทางออกฉุกเฉินกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนอากาศยานของกองการบิน

๒.๒ ข้อควรระมัดระวังในการปฏิบัติขณะทำการปฏิบัติการในขั้นตอนต่างๆ การปฏิบัติการกองการบิน ต้องการปฏิบัติการบินวันละหลายๆ เที่ยวบิน การบินในสภาพอากาศที่มีเมฆมาก บางครั้งอากาศที่แปรปรวนทำให้เกิดความเครียด ความเหนื่อยล้าในการบินซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งในด้านความปลอดภัยในการบิน นักบินหรือผู้ปฏิบัติการจึงต้องมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง และพักผ่อนให้เพียงพอ

๒.๓ การบินหลีกเลี่ยงพายุฝนฟ้าคะนอง การบินปฏิบัติงานกองการบินห้ามบินเข้าไปในบริเวณใกล้ๆ หรือเข้าไปในพายุฝนฟ้าคะนอง (Thunderstorms) ก็ควรคำนึงถึงสภาพที่เป็นอันตราย เช่น Wind shear, ฟ้าผ่า, ลูกเห็บ เป็นต้น การปฏิบัติเพื่อลดอันตรายเมื่อบินเข้าไปใกล้ หรือเข้าไปในพายุฝนฟ้าคะนอง ดังนี้

๒.๔ แนวทางการปฏิบัติการบินบริเวณใกล้ชายแดน

เพื่อให้การปฏิบัติการบินบริเวณใกล้ชายแดน เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและไม่เกิดความเข้าใจผิดจนเป็นปัญหาระหว่างประเทศ จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติของนักบินที่จะนำอากาศยานบินปฏิบัติงานหรือปฏิบัติการกองการบินเข้าใกล้บริเวณแนวชายแดน ดังนี้

๒.๔.๑ วิธีการในการปฏิบัติการบินบริเวณใกล้ชายแดน

๒.๔.๑.๑ ศึกษาพื้นที่และภูมิประเทศที่จะเข้าไปปฏิบัติงาน ก่อนที่จะทำการบินทุกครั้ง หากมีปัญหาในทางปฏิบัติ ให้แจ้งผู้บังคับบัญชาหรือหน่วยงานที่ใช้บริการอากาศยาน เช่น ศูนย์ปฏิบัติการบิน เพื่อปรับแผนการทำงานให้เหมาะสม

๒.๔.๑.๒ นำแผนที่เดินอากาศไปปฏิบัติการบินด้วยทุกครั้ง พร้อมทั้งต้องทำเส้นแนวรัศมี และระยะทางที่อ้างอิงจากเครื่องช่วยเดินอากาศ เช่น สถานีเครื่องช่วยเดินอากาศแบบ VOR , NDB หรือสถานีวิทยุ ท้องถิ่น เพื่อตรวจหาตำแหน่งปัจจุบันได้ตลอดเวลา หากใช้ จีพีเอส แบบมีแผนที่ Moving Map ต้องมั่นใจว่า ฐานข้อมูลมีความทันสมัย และต้องพิจารณาภูมิประเทศจริงประกอบด้วย เนื่องจาก จีพีเอส มีความคลาดเคลื่อน

๒.๔.๑.๓ การบินใกล้แนวชายแดน ให้ทำการบินห่างจากแนวชายแดน ไม่น้อยกว่า ๕ ไมล์ทะเล หรือ ๘ กิโลเมตร

๒.๔.๑.๔ ให้ตรวจเส้นเขตแดนจากรรณสารการบินประเทศไทย (AIP. THAILAND) ใน GEN ๓.๓ AIR TRAFFIC SERVICES หัวข้อ Thailand Air Defense Identification Zone : TADIZ (เขตแสดงตน เพื่อป้องกันภัยทางอากาศประเทศไทย) ก่อนทำการบินเสมอ และเมื่อทำการบินหากเป็นไปได้ให้นำแผนที่มาตรา

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ส่วน ๑:๕๐,๐๐๐ บริเวณใกล้แนวชายแดนบริเวณดังกล่าว เพื่อสร้างความมั่นใจว่าจะไม่บินล้ำแดน หากเป็นไปได้ ควรศึกษาที่ตั้งทางทหารของทั้งฝ่ายไทยและของประเทศเพื่อนบ้าน และกำหนดที่ตั้งลงในแผนที่เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเข้าไปใกล้บริเวณดังกล่าว เพื่อป้องกันการเข้าโจมตี

๒.๔.๑.๕ ให้ติดต่อหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือหน่วยป้องกันทางอากาศ เช่น หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบิน (Approach Control) หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control) หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ (SOC.) ซึ่งมีศูนย์ควบคุม รายงานและสถานีรายงาน ซึ่งเป็นสถานีเรดาร์เครือข่ายทั่วประเทศโดยใกล้ขีด

๒.๔.๑.๖ ความถี่วิทยุและหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ ศูนย์ควบคุมและรายงาน หรือสถานีรายงานต่างๆ

๒.๔.๑.๗ หากมีความจำเป็นที่จะต้องเข้าปฏิบัติการใกล้แนวชายแดนเกินกฎเกณฑ์ที่กำหนด

ก) นักบินผู้บังคับอากาศยาน ประสานกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบิน (Approach Control) หรือศูนย์ควบคุม รายงานและสถานีรายงานโดยตรงทางโทรศัพท์ ให้ช่วยประสานงานกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศประเทศเพื่อนบ้านเพื่อป้องกันการเข้าโจมตี

ข) ดำรงการติดต่อสื่อสารกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศหรือศูนย์ควบคุม และรายงานตลอดเวลา เพื่อให้ช่วยแจ้งเตือนการเข้าใกล้แนวชายแดนมากเกินไปหรือการบินล้ำแดนและหากขาดการติดต่อสื่อสารที่ดี อาจทำให้หน่วยงานป้องกันภัยทางอากาศเข้าโจมตี รายงานว่าเป็นอากาศยานไม่ทราบฝ่ายหรือสัญชาติ และมีการสั่งการให้เครื่องบินขับไล่ขึ้นบินสกัดกั้นได้

ภาคผนวก
ประกอบคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ภาคผนวก ๑

เกณฑ์การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๑. การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ แบ่งเป็น ๓ ชั้น คือ
 - ๑.๑ อุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน ดังนี้
 - ๑.๑.๑ อากาศยานอุบัติเหตุ ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส
 - ๑.๑.๒ อากาศยานเสียหายขั้นจำหน่ายหรือขั้นจำหน่ายเป็นสูญ หรือขั้นเสียหายหนักมาก
 - ๑.๑.๓ อากาศยานเกิดการชำรุดเสียหายต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยาน จนไม่สามารถทำการบินได้
 - ๑.๒ อุบัติเหตุย่อย หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย และ/หรืออากาศยานได้รับความเสียหายเล็กน้อย
 - ๑.๓ อุบัติการณ์ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุปลอดภัย หรืออากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าขั้นเสียหายเล็กน้อย
 - ๑.๒ อุบัติเหตุย่อย หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย และ/หรืออากาศยานได้รับความเสียหายเล็กน้อย
 - ๑.๓ อุบัติการณ์ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุปลอดภัย หรืออากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าขั้นเสียหายเล็กน้อย
๒. การกำหนดชั้นตอนการบาดเจ็บ
 - การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น ๔ ชั้น คือ
 - ๒.๑ เสียชีวิต หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ ยังผลให้เสียชีวิต
 - ๒.๒ บาดเจ็บสาหัส หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ยังผลให้
 - ๒.๒.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาเกินกว่า ๒๐ วัน
 - ๒.๒.๒ ทูพพลภาพหรือพิการ
 - ๒.๒.๓ ผิวหนังไหม้เป็นพื้นที่ เกินกว่าร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด
 - ๒.๒.๔ ต้องส่งเข้ารับการรักษาทันที ไม่เช่นนั้นอาจถึงขั้นเสียชีวิต
 - ๒.๒.๕ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเกินกว่า ๒๐ วัน โดยไม่มีโรคแทรกซ้อน
 - ๒.๓ บาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ยังผลให้
 - ๒.๓.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาไม่เกินกว่า ๒๐ วัน
 - ๒.๓.๒ ผิวหนังไหม้เป็นพื้นที่ ไม่เกินกว่าร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด
 - ๒.๓.๓ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นไม่เกิน ๒๐ วัน
 - ๒.๓.๔ เป็นการบาดเจ็บธรรมดา
 - ๒.๔ ปลอดภัย หมายถึง นักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุชั้นๆ ไม่ได้รับอันตรายใดๆ เลย
๓. การกำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน
 - ๓.๑ ชั้นจำหน่าย หมายถึง อากาศยานได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมคืนสภาพได้ หรือสามารถซ่อมคืนสภาพได้ หรือสามารถซ่อมคืนสภาพได้ แต่ต้องสิ้นเปลืองแรงงานการซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายสูงไม่คุ้มค่า หรือไม่ปลอดภัยในการบิน
 - ๓.๒ ชั้นเสียหายมาก หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

คู่มือการดำเนินงานด้านนิตยการบิน

๓.๒.๑ มีความชำรุดเสียหายต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยาน จนไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ หรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการบิน ซึ่งชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน มีดังนี้

๓.๒.๑.๑ แพนปีก (WING STRUCTURE) ไม่รวมปลายปีก (WING TIP) แพนบังคับเลี้ยว (AILERON) อุปกรณ์เพิ่มแรงยก เช่น FLAP SLOT และ SLAT เป็นต้น อุปกรณ์ลดความเร็วอากาศยานพลศาสตร์ (AERODYNAMIC BRAKING DEVICES) เช่น SPOILER AIR BRAKE และ SPEED BRAKE เป็นต้น

๓.๒.๑.๒ ลำตัวและโครงลำตัว (FUSELAGE AND FUSELAGE STRUCTURE) ไม่รวมประตู (DOOR) ช่องเปิด (HATCH) หน้าต่าง (WINDOW) โดมครอบเรดาร์ (RADOME) อุปกรณ์อื่นๆ ที่ติดตั้ง อยู่นอก โครงลำตัว

๓.๒.๑.๓ แพนหางตั้ง (VERTICAL STABILIZER) ไม่รวมแพนหางเสือเลี้ยว (RADDER)

๓.๒.๑.๔ แพนหางระดับ (HORIZONTAL STABILIZER) ไม่รวมแพนหางเสือ ขึ้น - ลง (ELAVATOR)

๓.๒.๑.๕ ชุดเสาค้ำฐาน (LANDING GEAR STRUT ASSEMBLY) ไม่รวมล้อห้าม ล้อยาง ประตูฐาน (GEAR DOOR) และล้อหาง (TAIL GEAR)

๓.๒.๑.๖ ลำตัวส่วนหาง (TAIL BOOM) หรือจุดพวงหาง (EMPENNAGE)

๓.๒.๑.๗ ชุดใบพัดประธานของเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งประกอบด้วย ROTOR HEAD, ROTOR BLADE และ ROTOR HUB

๓.๒.๑.๘ ใบพัด (PROPELLER) รวมถึงชุดควบคุมการหมุน (GOVERNOR)

๓.๒.๒ มีความชำรุดเสียหาย ที่มีเปอร์เซ็นต์รวมของความชำรุดเสียหายของอากาศยานเท่ากับเกณฑ์ชำรุดเสียหายมาก ที่กำหนดไว้ตามตาราง

๓.๓ ชั้นเสียหายเล็กน้อย หมายถึง อากาศยานไม่ได้รับความชำรุดเสียหายกับชิ้นส่วนหลัก และสามารถทำการบินได้อย่างปลอดภัย

๔. การแบ่งประเภทของอากาศยาน

การแบ่งประเภทอากาศยานนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำไปพิจารณาเฉพาะในเรื่องความชำรุดเสียหายของอากาศยานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ โดยพิจารณาความซับซ้อนของระบบอากาศยาน ความจำเป็นในการใช้อากาศยาน และราคาของอากาศยาน

อากาศยานประเภท ก. เครื่องปีกตรึง Kodiak ๑๐๐

อากาศยานประเภท ข. เฮลิคอปเตอร์ EC-๑๓๕

อากาศยานประเภท ค. เฮลิคอปเตอร์ AS-๓๕๐

๕. ผังแสดงชั้นความรุนแรง

วัตถุประสงค์ของผังนี้มีไว้กรณีที่ไม่สามารถหามูลค่าความเสียหายได้ โดยพิจารณาจากพื้นที่ของอากาศยานที่เสียหายโดยรวม ต่อพื้นที่ทั้งหมดของอากาศยาน

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

ประเภทอากาศยาน	ชั้นเสียหายมาก	ชั้นเสียหายเล็กน้อย
ก.	๒๐% ขึ้นไป	๕-๒๐%
ข.	๒๕% ขึ้นไป	๕-๒๕%
ค.	๒๐% ขึ้นไป	๕-๒๐%

๖.เกณฑ์การกำหนดอากาศยานอุบัติเหตุชั้นอุบัติเหตุ

๖.๑ เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานโดยไม่ต้องการ และไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้นของนักบิน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลอื่น และมีใช้การกระทำของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้อากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย และนักบินหรือผู้เกี่ยวข้องไม่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (แม้จะไม่เกิดความเสียหายใดก็ตาม) ดังนี้

๖.๑.๑ อากาศยานไฟไหม้ขณะทำการบิน

๖.๑.๒ เชื้อเพลิงรั่วในปริมาณมากขณะทำการบิน

๖.๑.๓ อากาศยานสูญเสียแรงขับ ทำให้ไม่สามารถทำการบินระดับได้

๖.๑.๔ อากาศยานขอลงฉุกเฉินนอกสนามบิน ยกเว้นเฮลิคอปเตอร์ลงฉุกเฉินนอกสนามบินเพื่อตรวจสอบสิ่งผิดปกติที่เกิดขึ้นและไม่พบข้อขัดข้อง สามารถปฏิบัติการบินต่อไปได้

๖.๑.๕ อากาศยานลงฉุกเฉินในสนามบินหรือนอกสนามบิน แม้ว่าอากาศยานจะไม่เกิดความชำรุดเสียหาย แต่มีสาเหตุเนื่องมาจากเครื่องยนต์ขัดข้องในอากาศ

๖.๑.๖ ต้องทำการดับเครื่องยนต์ของอากาศยานแบบเครื่องยนต์เดียว หรือหลายเครื่องยนต์แล้วทำการติดเครื่องยนต์ในอากาศไม่สำเร็จ หรือไม่ได้ทำการติดเครื่องยนต์ในอากาศก็ตาม

๖.๑.๗ เครื่องวัดที่ใช้ในระบบ Pilot-Static ไม่สามารถใช้งานได้ขณะทำการบิน

๖.๑.๘ การปฏิบัติการบินที่ทำให้ผู้ทำการในอากาศ หรือผู้โดยสาร เกิดผลทางสรีระ ได้แก่

๖.๑.๘.๑ อาการพร่องออกซิเจน (Hypoxia)

๖.๑.๘.๒ การเจ็บป่วยซึ่งเกิดจากการลดความกดบรรยากาศ (Decompression Sickness)

๖.๑.๘.๓ ผลทางสรีระซึ่งเกิดจากก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์

๖.๑.๘.๔ การหลงสภาพการบิน (Disorientation)

๖.๑.๘.๕ การหมดสติจาก G-Force

กรณีอากาศยานเสียหายในลักษณะอื่นๆ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในคู่มืออันเนื่องมาจากอากาศยานอุบัติเหตุ ให้คณะกรรมการอากาศยานอุบัติเหตุของกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับฝ่ายช่างอากาศยาน พิจารณากำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยานนั้นๆ

ภาคผนวก ๒

ตัวอย่างแบบรายงานอันตราย

ตอนที่ ๑

กรอกข้อความโดยผู้รายงาน

เรียน ผู้อำนวยการกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. รายงานอันตรายเกี่ยวข้องกับ อากาศยาน อุปกรณ์ภาคพื้น วัสดุ สิ่งอำนวยความสะดวก ระเบียบปฏิบัติ เอกสารเทคนิค สถานที่ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ อื่นๆ ให้ระบุ.....

๒. บรรยายเหตุการณ์ (วันที่ เดือน ปี เวลา สรุปรว่า ใครหรืออะไร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร และทำหรือเกิดขึ้นอย่างไร)

๓. ข้อควรแก้ไข (ผู้รายงานจะเสนอหรือไม่เสนอก็ตได้)

(ลงชื่อ)

(.....)

...../...../.....

(ผู้รายงานจะลงชื่อหรือไม่ก็ได้)

ตอนที่ ๒

ตัวอย่างการดำเนินการวิเคราะห์ การแก้ไข และข้อเสนอแนะ

สำหรับเจ้าหน้าที่นรภัย

๔. วัน เดือน ปี ที่ได้รับรายงาน

๕. สรุปผลการสอบสวนเพิ่มเติม และการวิเคราะห์

.....
.....
.....
.....

๖. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ

.....
.....
.....
.....

๗. การแก้ไขที่ปฏิบัติไปแล้ว

.....
.....
.....
.....

ลงชื่อ.....

(.....)

เจ้าหน้าที่นรภัยหน่วย.....

...../...../.....

ภาคผนวก ๓
แบบฟอร์มการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น
กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

บันทึกข้อความ

เรื่อง รายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น

เรียน ผู้อำนวยการกองการบิน

๑. แบบอากาศยานแบบ..... หมายเลข.....

๒. ยศ - ชื่อนักบิน

๒.๑ หน้าที่การบิน.....

๒.๒ หน้าที่การบิน.....

๓.ภารกิจ.....

๔. วันที่..... เดือน..... พ.ศ. เวลา

๕ สถานที่เกิดเหตุ.....

๖ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป.....

.....
.....
.....

๗. การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของเจ้าหน้าที่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้อง

.....

๘. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๙. ความเสียหายอื่นๆ

๑๐. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และอื่นๆ ที่ควรทราบ

.....

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

ภาคผนวก ๕

ตัวอย่างการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง รายงานสรุปผลการสอบสวน บ. ฮ. หมายเลข อุบัติเหตุ (ใหญ่, ย่อย, การณ์)
ด้านธุรการ

เรียน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการได้ทำการสอบสวน กรณี บ. ฮ. แบบ
.....หมายเลข..... อุบัติเหตุ (ใหญ่, ย่อย, การณ์) เมื่อวันที่ สรุปได้ดังนี้

๑. เรื่องราวที่เกิดขึ้น

เมื่อ เวลา นาย,นาง,นางสาว (ชื่อนักบิน)
..... ได้รับคำสั่งให้ นำ ฮ. บ. แบบ หมายเลข..... ไป
ทำการบิน ภารกิจ (ต่อไปเป็นรายละเอียด
เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งประสບอุบัติเหตุ)

๒. ชั่วโมงบินของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ชั่วโมงบินรวมทั้งหมดของผู้บังคับอากาศยาน.....

ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแต่ละแบบ

ชั่วโมงบินกลางคืน

ชั่วโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

ชั่วโมงบินในสภาพอากาศ

ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุ

เคยทำการบินกับอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ

ชั่วโมงบินรวมในหน้าที่ผู้บังคับอากาศยาน

ชั่วโมงบินรวมกับอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุในรอบ ๙๐ วัน

๓. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๓.๑ การบาดเจ็บ (เป็นรายละเอียดการบาดเจ็บของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้ทำงานในอากาศ
ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ โดยแบ่งชั้นการบาดเจ็บเป็น เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บ
เล็กน้อย และปลอดภัย)

๓.๒ ความชำรุดเสียหาย

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๓.๒.๑ ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน_(แบ่งความเสียหายของอากาศยานออกเป็นเสียหาย
ชั้นจำหน่าย เสียหายมาก เสียหายเล็กน้อย และไม่เสียหาย)

๓.๒.๒ ความชำรุดเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (เป็นรายละเอียดความเสียหาย
ของทรัพย์สินต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และคิดมูลค่าความเสียหายเป็นเงิน และมูลค่าความเสียหายรวมทั้ง
หมด)

๔. ข้อมูลจากการสอบสวน

๔.๑ (เช่นจากการสอบถามจากนักบิน)

๔.๒ (เช่นจากการสอบถามผู้โดยสาร)

๔.๓ (เช่นจากการสอบถามพยานผู้เห็นเหตุการณ์)

๔.๔ (เช่นข้อมูลจากสภาพอากาศ ตามเส้นทางการบิน และบริเวณอุบัติเหตุ)

๔.๕ (เช่นจากการสอบสวนที่พบในบริเวณอุบัติเหตุ)

๔.๖ (เช่นจากการตรวจสอบด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง คู่มือการบิน เทคนิคการบิน หรือวิธีการ
ปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง)

๔.๗ (เช่นชั่วโมงของนักบิน ความชำนาญต่าง ๆ ของผู้เกี่ยวข้องที่คาดว่าจะป็นสาเหตุ หรือเกี่ยวข้องกับ
สาเหตุของอุบัติเหตุ)

๔.๘ ฯลฯ

๕. ข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการ

(เป็นการประมวลข้อมูลจากข้อ ๔ วิเคราะห์ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าข้อใดบ้างเป็นสาเหตุของ
อุบัติเหตุ)

๖. สาเหตุของอุบัติเหตุ

(เป็นการรวบรวมจากข้อ ๕ ซึ่งชี้ชัดออกมาว่า สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจากอะไร ถ้ามีหลายสาเหตุให้
เรียงสาเหตุของอุบัติเหตุตามลำดับเหตุการณ์ตั้งแต่ การฝึก การควบคุมกำกับดูแลการส่งการไปจนถึงอุบัติเหตุ)

๗. การชดใช้ค่าเสียหาย

(เป็นรายละเอียดที่กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะต้องชดใช้
ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ และทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ของกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ต้องเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ)

๘. ความดีความชอบและโทษทัณฑ์

๘.๑ ความดีความชอบ

(เป็นรายละเอียดที่เสนอแนะให้สมควรดำเนินการขอบำเหน็จพิเศษ กรณีมีเหตุอันสมควร)

๘.๒ โทษทัณฑ์

(เป็นรายละเอียดที่เสนอแนะให้สมควรดำเนินการลงโทษกรณีมีเหตุอันสมควร)

จึงเรียนมาเพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

(ลงชื่อ) ประธานกรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

ฯลฯ

(ลงชื่อ) กรรมการและเลขานุการ

()

ผนวกแนบท้ายรายงาน

๑. คำสั่งให้ไปปฏิบัติราชการ
๒. คำสั่งการบิน
๓. ใบรายงานชั่วโมงบินของนักบิน
๔. ประวัติอากาศยาน
๕. บันทึกคำให้การของพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์
๖. ข่าวอากาศยานที่สนามบินต้นทาง ข่าวอากาศเส้นทางบิน และบริเวณอุบัติเหตุ
๗. คู่มือการบินที่เกี่ยวข้อง
๘. ภาพถ่ายอากาศยานอุบัติเหตุ ๔ ด้าน และรายละเอียดที่จำเป็น
๙. ภาพถ่ายรายละเอียดความเสียหายของทรัพย์สินอื่น นอกเหนือจากอากาศยาน

ฯลฯ

ภาคผนวก ๕

ตัวอย่างการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง รายงานสรุปผลการสอบสวน บ. ฮ. หมายเลข เกือบจะชนกันกับ บ. ฮ.
แบบ.....สังกัด..... ด้านธุรการ

เรียน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการได้ทำการสอบสวนกรณี บ. ฮ.

แบบ.....หมายเลข..... เกือบจะชนกันกับ บ. ฮ.

เมื่อวันที่.....เวลาณ บริเวณ

สรุปได้ดังนี้

๑. เรื่องราวที่เกิดขึ้น

เมื่อ (ชื่อผู้รายงานอากาศยานเกือบจะชนกัน) ได้รายงานว่า
อากาศยาน แบบ หมายเลข(ต่อไปเป็นเรื่องราวหรือเหตุการณ์ที่
อากาศยานเกือบจะชนกัน.....) สถานที่อากาศยานเกือบจะชนกัน.....
เมื่อวันที่ เวลา

๒. ชั่วโมงบินของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ชั่วโมงบินรวมทั้งหมดของผู้บังคับอากาศยาน

ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแต่ละแบบ

ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแบบนี้

ชั่วโมงบินรวมในหน้าที่ผู้บังคับอากาศยาน

เคยทำการบินกับอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ

ชั่วโมงบินรวมกับอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุในรอบ ๙๐ วัน

๓. สภาพอากาศ

(เป็นรายละเอียดสภาพอากาศบริเวณที่อากาศยานเกือบจะชนกัน)

๔. ข้อมูลจากการสอบสวน

๔.๑ (เช่นจากการสอบสวนสถาบันนักบินที่เกี่ยวข้อง)

๔.๒ (เช่นจากการสอบถามเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ)

๔.๓ (เช่นจากการสอบถามพยานผู้เห็นเหตุการณ์)

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๔.๔ (เช่นจากการตรวจสอบด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง คู่มือการบิน เทคนิคการบิน หรือวิธีการปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง)

ฯลฯ

๕. ข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการ

(เป็นการประมวลข้อมูลจาก ข้อ ๔ วิเคราะห์ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าเรื่องราวจริงๆ เกิดขึ้นอย่างไร อะไรเป็นสาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน)

๖. สาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน

(ระบุสาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน)

๗. ความดีความชอบ

(เป็นข้อเสนอแนะให้สมควรดำเนินการขอบำเหน็จพิเศษ กรณีมีเหตุอันสมควร)

๘. โทษทัณฑ์

(เป็นรายละเอียดที่เสนอแนะให้สมควรดำเนินการลงโทษกรณีมีเหตุอันสมควร)

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

(ลงชื่อ) ประธานกรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

ฯลฯ

(ลงชื่อ) กรรมการและเลขานุการ

()

ผนวกแนบท้ายรายการ

๑. คำสั่งให้ไปปฏิบัติราชการ

๒. คำสั่งการบิน

๓. ใบรายงานชั่วโมงบินของนักบิน

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๔. คำให้การของนักบินและพยาน
๕. แผนผังที่อากาศยานเกือบจะชนกัน
๖. หลักฐานอื่นๆ ที่เห็นว่าจำเป็น

ภาคผนวก ๖

ตัวอย่างการรายงานขอเลื่อนส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง ขอเลื่อนส่งสรุปผลการสอบสวน บ. ฮ. หมายเลข..... อุบัติเหตุ (ใหญ่, ย่อย, การณ์)
ด้านธุรการ

เรียน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. กรณี บ. ฮ. แบบ หมายเลข อุบัติเหตุ เมื่อ
ณ (สถานที่เกิดเหตุ) กำหนดส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุรายนี้
ในวันที่ เดือน พ.ศ.

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม มีข้อขัดข้องที่ไม่สามารถส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการภายในกำหนด
ได้เพราะ.....

.....
.....
กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งได้ภายใน วันที่ เดือน พ.ศ.....

(ลงชื่อ)

(.....)

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

(ลงชื่อ)

(.....)

เลขานุการคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

ภาคผนวก ๗

ตัวอย่างการรายงานขอเลื่อนส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง ขอเลื่อนส่งสรุปผลการสอบสวน บ. ฮ. แบบ หมายเลข เกือบจะชนกัน
กับ บ. ฮ. แบบสังกัด.....ด้านธุรการ

เรียน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. กรณีอากาศยาน แบบ หมายเลข เกือบจะชนกับ บ. ฮ.
แบบ..... หมายเลข..... สังกัด ณ (สถานที่เกิดเหตุ)
เมื่อวันที่..... เดือน..... พ.ศ..... เวลา..... กำหนดส่งมอบส่งผลการสอบสวน
อากาศยานเกือบจะชนกันรายที่/..... ในวันที่ เดือน พ.ศ.....

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม มีข้อขัดข้องไม่สามารถส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน รายที่
...../..... ด้านธุรการได้ เพราะ.....
กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งได้ภายในวันที่.....เดือน พ.ศ.

(ลงชื่อ)

()

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

(ลงชื่อ)

()

เลขานุการคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

ภาคผนวก ๘

ตัวอย่างการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ _____ วันที่ _____

เรื่อง รายงานผลการสอบสวน บ. ฮ. หมายเลข..... อุบัติเหตุ (ใหญ่/ย่อย/การณ์)
ด้านนิรภัยการบิน

เรียน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ..... เวลา..... (ชื่อนักบิน).....ตำแหน่ง.....

..... ได้รับคำสั่งให้นำ บ. ฮ. แบบ..... หมายเลข.....

ไปทำการบิน ภารกิจ.....(ต่อไปเป็นรายละเอียด
เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งประสบอุบัติเหตุ)

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ

- เสียชีวิต
- บาดเจ็บสาหัส
- บาดเจ็บเล็กน้อย
- ปลอดภัย

(นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ)

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย

- เสียหายขั้นจำน่วย
- เสียหายมาก
- เสียหายเล็กน้อย
- ไม่เสียหาย

(อากาศยานและทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง)

๓. การหาข้อมูล

๓.๑ (เช่นจากการสอบสวนปากคำนักบิน)

๓.๒ (เช่นจากพยานผู้รู้เหตุการณ์)

๓.๓ (เช่นจากการตรวจสอบบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ)

๓.๔ (เช่นจากการตรวจสอบชิ้นส่วนอากาศยาน)

๓.๕ ฯลฯ

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๔. ข้อวินิจฉัย

(เป็นการประมวลผลข้อมูลที่ได้รับจากการวิเคราะห์ในข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย)

๕. สิ่งบกพร่องที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

(ในกรณีที่การวิเคราะห์ค้นพบจุดบกพร่อง สิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับภารกิจการบิน แต่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในครั้งนั้นๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย)

๖. สาเหตุที่ทำให้อุบัติเหตุ

(กรณีที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ)

ถ้ามีหลายสาเหตุให้เรียงลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และลงความโดยย่อของสาเหตุนั้นๆ ด้วย

(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้)

๖.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๖.๒ สาเหตุที่อาจเป็นไปได้

สาเหตุที่อาจเป็นไปได้มีหลายสาเหตุก็ได้

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขของสิ่งบกพร่องที่พบด้วย)

๗.๑ ๗ล๗

๗.๒ ๗ล๗

๗.๓ ๗ล๗

จึงเรียนมาเพื่อทราบผลการสอบสวน บ. ฮ. แบบ หมายเลข.....
อุบัติเหตุ (ใหญ่/ย่อย/การณ์) และลงชื่อในร่างคำสั่งการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย / อุบัติเหตุ
รายที่/..... สั่งการให้หน่วยเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขได้แนบมาพร้อมนี้

(ลงชื่อ) ประธานกรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

๗ล๗

(ลงชื่อ) กรรมการและเลขานุการ

()

ภาคผนวก ๙

ตัวอย่างการรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัย

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง รายงานผลการสอบสวน บ. ฮ. แบบ หมายเลข เกือบจะชนกันกับ
บ. ฮ. สังกัด.....

เรียน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ เวลาประมาณ(ชื่อนักบิน)

ตำแหน่งนักบิน ได้รับคำสั่งให้นำ บ. ฮ. แบบ หมายเลข.....

ไปทำการบิน ภารกิจ.....(ต่อไปเป็นรายละเอียด
เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่อากาศยานเกือบจะชนกัน)

๒. ข้อมูลและวินิจฉัย

๒.๑ ข้อมูล

๒.๑.๑ (เช่นจากการสอบถามปากคำนักบิน)

๒.๑.๒ (เช่นจากพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์)

๒.๑.๓ ฯลฯ

เป็นต้น

๒.๒ ข้อวินิจฉัย (ได้จากกรวิเคราะห์ข้อมูลตาม ข้อ ๒.๑ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยของ
คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน)

๓. สาเหตุที่ทำให้อากาศยานเกือบจะชนกัน

ในกรณีที่หาสาเหตุได้ ถ้ามีหลายองค์ประกอบสาเหตุ ให้เรียงลำดับตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและลงใจความ
โดยย่อของสาเหตุนั้นๆ ด้วย

ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๒ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๔. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกองค์ประกอบสาเหตุ)

๔.๑

๔.๒

๔.๓

(ในกรณีที่การสอบสวนพบจุดบกพร่อง สิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน แต่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์อากาศยานเกือบจะชนกันในครั้งนั้นๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อทราบผลการสอบสวน บ. ฮ. แบบ หมายเลข.....
เกือบจะชนกับ บ. ฮ. แบบ หมายเลข สังกัดและ
พิจารณาลงชื่อในร่างคำสั่งการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ / อันตราย รายที่/
คำสั่งให้หน่วยเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขดังที่ได้แนบมาพร้อมนี้

(ลงชื่อ) ประธานกรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

(ลงชื่อ) กรรมการ

()

ฯลฯ

(ลงชื่อ) กรรมการและเลขานุการ

()

ภาคผนวก ๑๐

ตัวอย่างคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อันตราย

ครุฑ

คำสั่งกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่/

เรื่อง การปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ / อันตราย รายที่...../.....

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

(บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุ หรืออันตรายเกี่ยวกับการบินที่เกิดขึ้นโดยสรุป ทั้งนี้ให้ ระบุชื่อหน่วยงาน ชื่อผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ หรืออันตราย และหมายเลขอากาศยาน)

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ

- เสียชีวิต
- บาดเจ็บสาหัส
- บาดเจ็บเล็กน้อย
- ปลอดภัย

(นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ)

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย

- เสียหายขั้นจำหน่วย
- เสียหายมาก
- เสียหายเล็กน้อย
- ไม่เสียหาย

(เฉพาะอากาศยาน)

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ / อันตราย

(ในกรณีที่ทำสาเหตุได้ ถ้ามีหลายสาเหตุ ให้เรียงลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้นด้วย)

ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๒ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้

(สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ จะมีกี่สาเหตุก็ได้)

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๔. ข้อบกพร่องที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ / อันตราย รายนี้

(ในกรณีที่พบข้อบกพร่อง แต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ หรือ อันตรายรายนี้ ให้ลงไว้เป็นข้อๆ และเสนอแนะการแก้ไขในข้อ ๕ ด้วย)

๕. การปฏิบัติเพื่อแก้ไขและป้องกัน (ให้ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

๕.๑

๕.๒

๕.๓

๖. ผู้ที่ต้องปฏิบัติและรับทราบ

๖.๑ กองการบิน สำนักปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๖.๒

๖.๓

ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการตามคำสั่งตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป และรายงานการปฏิบัติและผลของการปฏิบัติให้ทราบ ภายใน ๖๐ วัน

สั่ง ณ วันที่ เดือน พ.ศ.

(ลงชื่อ)

ผู้อำนวยการกองการบิน สำนักปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ๑๑

ตัวอย่างการรายงานขอเลื่อนรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ วันที่

เรื่อง ขอเลื่อนส่งรายงานผลการสอบสวน บ. , ฮ. แบบ หมายเลข
อุบัติเหตุ ด้านนิรภัยการบิน

เรียน ผู้อำนวยการกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. บ. , ฮ. แบบ หมายเลข..... เกิดอุบัติเหตุเมื่อวันที่

เดือน..... พ.ศ. ณ (สถานที่เกิดเหตุ)

กำหนดส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินเมื่อวันที่ เดือน

พ.ศ.

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน มีข้อขัดข้องไม่สามารถส่งรายงานผล
การสอบสวนภายในกำหนดได้เพราะ.....

.....

กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุได้ภายในวันที่.....

เดือน..... พ.ศ.

(ลงชื่อ)

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน

ภาคผนวก ๑๒

ตัวอย่างการรายงานขอเลื่อนรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ วันที่

เรื่อง ขอเลื่อนส่งรายงานผลการสอบสวน บ. ฮ. แบบ หมายเลข.....
เกือบจะชนกับ บ. ฮ. แบบ หมายเลข สังกัด.....

เรียน ผู้อำนวยการกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. เมื่อวันที่ เดือน พ.ศ. บ. ฮ. แบบ หมายเลข
..... เกือบจะชนกับ อากาศยาน แบบ หมายเลข สังกัด.....
ณ (สถานที่เกิดเหตุ) กำหนดส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะ
ชนกันรายนี้ในวันที่ เดือน พ.ศ.

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินมีข้อขัดข้องไม่สามารถส่งรายงาน ผล
การสอบสวนภายในกำหนดได้เพราะ.....

กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุได้ภายใน วันที่
เดือน พ.ศ.

(ลงชื่อ)

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน

เจตนารมณ์ในการจัดทำคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน

๑. การจัดทำคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ฉบับนี้จัดทำขึ้นระหว่างการแก้ไขระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ.๒๕๕๙ และแก้ไข (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๓ หากมีข้อความใดขัดแย้งกับระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ.๒๕๕๙ และแก้ไข (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๓ หรือระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ... ให้ใช้ระเบียบฯ ที่ประกาศบังคับใช้เป็นข้อยุติ

๒. คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน มุ่งเน้นในการขจัดหรือลดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเป็นสำคัญ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษเจ้าหน้าที่แต่อย่างใด