



คำสั่งกระทรวงคมนาคม

ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔

เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน

โดยที่มาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน เพื่อดำเนินการสอบสวนเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ประกอบกับประเทศไทยเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานในต่างประเทศ สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงออกคำสั่งเกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก

(๑) คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๗๕/๒๕๕๐ สั่ง ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ เรื่อง การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

(๒) บรรดาคำสั่งหรือบันทึกอื่นๆ ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้

ข้อ ๒ ในคำสั่งนี้

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญา และอุบัติเหตุการรุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นอุบัติเหตุการรุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๙ ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยาน ในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใดๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

(๑) มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

(ก) การอยู่ในอากาศยาน

(ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใดๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่างๆ ที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

(ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้น ยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเอง หรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่ถูกแอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ

(๒) อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย โดย

(ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ

(ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญ หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่างๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่างๆ (Probes) ครีบ (Vaness) ยาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบหลอดด้านอากาศ แผงเครื่องวัดต่างๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะเลขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่นๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือนกชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Radome)) หรือ

(๓) อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหาย เมื่อการค้นหาค้นหาอย่างเป็นการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ใดๆ นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

“อุบัติเหตุรุนแรงตามอนุสัญญา” หมายความว่า อุบัติการณ์ตามอนุสัญญาที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุตามอนุสัญญาขึ้น และอุบัติเหตุตามอนุสัญญานั้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยานตามแนวทางรายการตัวอย่างอุบัติเหตุรุนแรงตามอนุสัญญาแนบท้ายคำสั่งนี้

“บาดเจ็บสาหัส” หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุตามอนุสัญญา โดยส่งผลให้

- (ก) ต้องได้รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเกินกว่าสี่สัปดาห์เต็ม ซึ่งต้องเริ่มต้นรักษาตัวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บ
- (ข) ทำให้กระดูกแตกหรือหักโดยไม่ปรากฏบาดแผล ยกเว้น กระดูกนิ้วมือ นิ้วเท้า หรือ จมูกแตกหรือหัก
- (ค) มีแผลถลอกหรือฉีกขาดซึ่งทำให้เลือดออกมาก หรือเกิดความเสียหายต่อเส้นประสาท กล้ามเนื้อหรือเอ็น
- (ง) อวัยวะภายในได้รับบาดเจ็บ
- (จ) มีแผลไฟไหม้ขั้นที่สอง (ระดับไขมัน) ขั้นที่สาม (ระดับกล้ามเนื้อ) หรือแผลไฟไหม้ ผิวร่างกายมากกว่าร้อยละห้า หรือ
- (ฉ) สามารถตรวจพิสูจน์ได้ว่าติดเชื้อมีชีวิตหรือได้รับรังสีที่เป็นอันตราย

“คณะกรรมการสอบสวน” หมายความว่า คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งตามความในมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“รัฐผู้ออกแบบ” หมายความว่า รัฐผู้มีอำนาจกำกับดูแลหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการออกแบบ

“รัฐผู้ผลิต” หมายความว่า รัฐที่มีอำนาจกำกับดูแลหน่วยงานที่รับผิดชอบการประกอบชิ้นสุดท้ายของอากาศยาน

“รัฐที่เกิดเหตุ” หมายความว่า รัฐที่มีอุบัติเหตุตามอนุสัญญาหรืออุบัติการณ์ตามอนุสัญญาเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของตนเอง

“รัฐผู้ดำเนินการ” หมายความว่า รัฐที่เป็นสถานที่หลักในการดำเนินธุรกิจของผู้ดำเนินการเดินอากาศตั้งอยู่ ในกรณีที่มีผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีสถานที่ดังกล่าว ให้หมายความถึง รัฐซึ่งเป็นถิ่นที่อยู่ถาวรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

“รัฐผู้จดทะเบียน” หมายความว่า รัฐซึ่งรับจดทะเบียนอากาศยาน

“รัฐที่เกี่ยวข้อง” หมายความว่า รัฐต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน ได้แก่ รัฐที่เกิดเหตุ รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิต รวมถึงรัฐที่ได้ให้ข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุตามที่รัฐซึ่งดำเนินการสอบสวนร้องขอ รัฐที่มีพลเมืองได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และรัฐที่ริเริ่มให้มีการสอบสวน

“ผู้แทน” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งโดยรัฐที่เกี่ยวข้องให้เป็นตัวแทนเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งดำเนินการโดยรัฐอื่น

“ที่ปรึกษา” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งโดยรัฐที่เกี่ยวข้องให้ช่วยเหลือผู้แทนเกี่ยวกับการสอบสวน

“เครื่องบินที่การบิน” หมายความว่า เครื่องบินที่ติดตั้งบนอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำมาใช้สำหรับการสอบสวนอุบัติเหตุ

“มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ” หมายความว่า มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๓ แห่งอนุสัญญา และบทแก้ไขเพิ่มเติม

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการบินพลเรือน

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๓ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งอุบัติเหตุตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒ แล้ว ให้เสนอต่ออธิบดีโดยพลัน เพื่อให้พิจารณาในเบื้องต้นว่าเหตุการณ์ที่ได้รับแจ้งนั้นเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญาอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา หรืออุบัติเหตุการณ์ตามอนุสัญญา

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้วเห็นว่าเป็นอุบัติเหตุ ให้ดำเนินการ

(๑) ส่งเรื่องพร้อมผลการพิจารณาดังกล่าวให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

(๒) แจ้งข่าว (Notification) ตามรูปแบบและวิธีดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๓ แห่งอนุสัญญา โดยไม่ชักช้า

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้ว เห็นว่าเป็นอุบัติเหตุการณ์ตามอนุสัญญา ให้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกระบวนการกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือนต่อไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่งได้รับรายงานอุบัติเหตุตามมาตรา ๖๑ ต้องส่งรายงานให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๔ เมื่ออธิบดีได้รับรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน (Preliminary Report) และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report) จากคณะกรรมการสอบสวน ให้อธิบดีจัดส่งให้แก่รัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๕ เมื่ออธิบดีได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่ามีความจำเป็นต้องนำเครื่องบันทึกการบินไปอ่านวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำผลมาประกอบการสอบสวน ให้อธิบดีมอบหมายคณะเจ้าหน้าที่เดินทางนำเครื่องบันทึกการบินไปอ่านยังหน่วยงานที่มีความเหมาะสมตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

เมื่อการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลตามวรรคหนึ่งแล้วเสร็จ ให้คณะเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายรายงานผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลให้รัฐมนตรีทราบ และส่งผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลให้กับคณะกรรมการสอบสวนเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนต่อไป ทั้งนี้ อธิบดี คณะเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย หน่วยงานที่ทำการอ่านวิเคราะห์ข้อมูล และคณะกรรมการสอบสวนอาจเปิดเผยผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูล และคณะกรรมการสอบสวนอาจแสดงผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลในรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Final Report) ได้ เฉพาะส่วนที่จำเป็น ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

นอกจากกรณีที่ได้รับการร้องขอหรือจำเป็น อธิบดีอาจพิจารณาเปิดเผยหรือมอบผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลให้กับผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับแต่งตั้งจากรัฐที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานอื่นๆ ได้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ในการสอบสวน และการนำผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้ในด้านนิตยการบินเป็นสำคัญตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๖ เมื่ออธิบดีได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่ารัฐมนตรีมีคำสั่งมอบการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุให้รัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ให้อธิบดีประสานกับรัฐที่เกี่ยวข้องนั้น หากรัฐที่เกี่ยวข้องดังกล่าวไม่รับมอบการดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีแจ้งคณะกรรมการสอบสวนและรายงานรัฐมนตรีทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการต่อไป

ข้อ ๗ เมื่ออธิบดีได้รับร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Draft final report) จากคณะกรรมการสอบสวน ให้อธิบดีจัดส่งให้แก่รัฐที่เกี่ยวข้องตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๘ เมื่ออธิบดีได้รับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Draft final report) จากรัฐที่เกี่ยวข้อง ให้อธิบดีส่งข้อคิดเห็นดังกล่าวให้กับคณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๙ เมื่อคณะกรรมการสอบสวนจัดส่งรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Final Report) ให้อธิบดี พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบว่ามีคำสั่งให้เปิดเผยผลการสอบสวนแล้ว ให้อธิบดีส่งรายงานดังกล่าวไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๑๐ ภายหลังจากที่คณะกรรมการสอบสวนดำเนินการสอบสวนแล้วเสร็จ หากปรากฏว่ามีหลักฐานที่มีความสำคัญซึ่งอาจทำให้ผลการสอบสวนเปลี่ยนแปลงไป รัฐมนตรีอาจสั่งให้คณะกรรมการสอบสวนชุดเดิมหรือชุดใหม่พิจารณาสอบสวนในเรื่องนั้นใหม่ได้

ข้อ ๑๑ เมื่อได้รับแจ้งข่าว (Notification) เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศ ให้อธิบดีแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่มีอยู่บนอากาศยานให้กับรัฐที่เกิดเหตุทราบโดยมิชักช้า

ข้อ ๑๒ เมื่อได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่า มีความจำเป็นต้องร้องขอให้รัฐที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวน ให้อธิบดีประสานกับรัฐที่เกี่ยวข้องนั้น เพื่อขอให้ส่งผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๑๓ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศ ให้อธิบดีพิจารณาแต่งตั้งผู้แทน และที่ปรึกษา เพื่อเข้าร่วมในการสอบสวน อุบัติเหตุกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวน และให้รายงานรัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาเห็นควรไม่แต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน ให้รายงานรัฐมนตรีทราบถึงข้อพิจารณานั้น เว้นแต่ ได้รับการร้องขอจากรัฐที่ดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีแต่งตั้งผู้แทน และที่ปรึกษาเพื่อเข้าร่วมในการสอบสวน และรายงานรัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ให้ผู้แทนและที่ปรึกษาซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง เดินทางไปยังรัฐที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อเข้าร่วมการสอบสวนได้ตามความจำเป็น และอาจพิจารณามอบข้อมูลที่รัฐดำเนินการสอบสวนร้องขอเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนได้ โดยต้องรายงานผลความคืบหน้าในการสอบสวนให้รัฐมนตรีทราบทุกระยะ และเมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้นลงให้ทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่การสอบสวนนั้นสิ้นสุดลง

ข้อ ๑๔ ในกรณีที่ไม่อาจทราบโดยแน่ชัดว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศนั้น เกิดขึ้นในอาณาเขตของประเทศใด ในทะเลหลวง

หรือในดินแดนที่ไม่ใช่อาณาเขตของประเทศใด ให้รัฐมนตรีสั่งการเพื่อให้มีการดำเนินการสอบสวนเฉพาะกรณี โดยให้ดำเนินการตามรูปแบบและวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ หากทราบแน่ชัด ในภายหลังว่าอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของประเทศใดให้นำความในข้อ ๑๓ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ ๑๕ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในต่างประเทศ และมีคนไทยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ให้อธิบดีพิจารณาแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวน และรายงานให้รัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาเห็นควรไม่แต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน แต่ได้รับการร้องขอจากรัฐที่ดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน และรายงานรัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ให้ผู้เชี่ยวชาญซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง เดินทางไปยังรัฐที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อเข้าร่วมการสอบสวนได้ตามความจำเป็น และอาจพิจารณาขอข้อมูลที่รัฐดำเนินการสอบสวนร้องขอเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนได้ โดยต้องรายงานผลความคืบหน้าการสอบสวนให้รัฐมนตรีทราบทุกระยะ เมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้นลงให้ทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่การสอบสวนนั้นสิ้นสุดลง

ข้อ ๑๖ ในกรณีที่รัฐที่ดำเนินการสอบสวนร้องขอให้ประเทศไทยจัดส่งข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการสอบสวน ให้อธิบดีพิจารณาจัดส่งข้อมูลให้กับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ และรายงานผลให้รัฐมนตรีทราบเกี่ยวกับการจัดส่งข้อมูลดังกล่าว

ข้อ ๑๗ เมื่อได้รับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยจากคณะกรรมการสอบสวน หรือรัฐที่ดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว และรายงานต่อรัฐมนตรี รวมทั้งแจ้งให้คณะกรรมการหรือรัฐที่ดำเนินการสอบสวนทราบถึงผลการพิจารณา และการดำเนินการนั้น

ข้อ ๑๘. เมื่อบริษัทประกันภัยอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุได้ร้องขอข้อมูลความเสียหายของอากาศยาน สำหรับนำไปใช้ประกอบการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับเจ้าของอากาศยาน ผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้อธิบดีพิจารณาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

ข้อ ๑๙ บรรดาการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีอยู่ระหว่างดำเนินการตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม  
ที่ ๓๗๕/๒๕๕๐ เรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน สั่ง ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ให้ดำเนินการ  
ต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ เว้นแต่ จะสามารถปฏิบัติตามคำสั่งนี้ได้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๔



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



รายการตัวอย่างอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา แนนท่ายคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔ เรื่อง  
การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน

๑. การใกล้ชนกันของอากาศยานซึ่งนักบินจำเป็นต้องบังคับอากาศยานหรือกระทำการใดๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย
๒. การควบคุมอากาศยานเข้าสู่ภูมิประเทศซึ่งควรหลีกเลี่ยง
๓. การยกเลิกการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่ถูกปิดหรือถูกใช้งานอยู่ บนทางขับหรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (ยกเว้น การปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต)
๔. การวิ่งขึ้นจากทางวิ่งที่ถูกปิดหรือถูกใช้งานอยู่ จากทางขับหรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (ยกเว้น การปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต)
๕. การลงจอดหรือพยายามลงจอดบนทางวิ่งที่ถูกปิดหรือถูกใช้งานอยู่ บนทางขับหรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (ยกเว้น การปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต)
๖. ความล้มเหลวทั้งหมดที่จะบรรลุสมรรถนะที่คาดไว้ ระหว่างการวิ่งขึ้นหรือการบินไต่ในช่วงเริ่มต้น
๗. ไฟไหม้หรือควันในห้องผู้โดยสาร ห้องบรรทุกสัมภาระ หรือไฟไหม้เครื่องยนต์ แม้ว่าไฟนั้น จะถูกระงับโดยการใช้สารดับเพลิง
๘. เหตุการณ์ซึ่งลูกเรือมีความจำเป็นต้องใช้ออกซิเจนฉุกเฉิน
๙. เหตุการณ์ซึ่งทำให้โครงสร้างอากาศยานเกิดความเสียหาย หรือเครื่องยนต์แยกออกเป็นชิ้นส่วน (Engine disintegrations including uncontained turbine engine failures) ซึ่งไม่ถูกจัดว่าเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญา
๑๐. การทำงานผิดพลาดหลายอย่างของระบบต่าง ๆ ในอากาศยาน อย่างน้อย ๑ ระบบ ซึ่งมีผลกระทบรุนแรงต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน
๑๑. ลูกเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ในขณะทำการบิน (Flight crew incapacitation)
๑๒. ปัญหาเกี่ยวกับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งทำให้นักบินต้องประกาศภาวะฉุกเฉิน
๑๓. การลुकล้ำทางวิ่งซึ่งจัดอยู่ในระดับรุนแรงตาม The Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc ๙๘๗๐)
๑๔. อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นขณะทำการวิ่งขึ้นหรือการลงจอด เช่น การลงจอดก่อนถึงทางวิ่ง (under-shooting) การวิ่งเลยปลายทางวิ่ง (overrunning) หรือการวิ่งออกนอกทางวิ่งด้านข้าง เป็นต้น
๑๕. การทำงานผิดพลาดของระบบ ปรากฏการณ์ทางอากาศ การปฏิบัตินอกเหนือจากสิ่งแวดล้อมทางการบินที่ได้รับอนุมัติ หรือเหตุการณ์อื่นๆ ซึ่งอาจทำให้เกิดความยากลำบากในการควบคุมอากาศยาน
๑๖. การทำงานผิดพลาดของระบบอย่างน้อย ๑ ระบบ ในระบบสำรองซึ่งจำเป็นต้องมีสำหรับการนำทางและนำร่องการบิน