



ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๗๙

ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๒) มาตรา ๒๑ และมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ในข้อบังคับนี้

“อุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ” (Air Traffic Incident) หมายความว่า อุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางอากาศที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่าอุบัติเหตุเกือบจะเกิดขึ้น เช่น อากาศยานใกล้ชนกัน หรือความยากลำบากต่อการบินที่เกิดขึ้นจากวิธีปฏิบัติที่ผิดพลาด หรือการไม่ปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติที่กำหนด หรือความบกพร่องของเครื่องอำนวยความสะดวกภาคพื้น ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อการบินของอากาศยาน

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services Unit)” หมายความว่า หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์แถลงข่าวการบิน หรือสถานที่ทำการรายงานการบริการจราจรทางอากาศ

“หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Unit)” หมายความว่า หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศในเส้นทางบิน หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน หรือหอบังคับการบิน

“คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ” หมายความว่า คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนแต่งตั้ง “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

ข้อ ๒. เมื่อเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้นักบินซึ่งปฏิบัติหน้าที่แจ้งให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทราบทันทีผ่านทางวิทยุสื่อสาร ซึ่งการแจ้งต้องใช้ภาษาและมีรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) ภาษาที่ใช้แจ้ง ให้ใช้ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษด้วยถ้อยคำที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย

(๒) รายการที่แจ้ง ให้แจ้งรายการดังต่อไปนี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้โดยไม่ต้องรอให้ครบถ้วนทุกรายการ

/(ก)....

- (ก) ลักษณะของอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ เช่น อากาศยานใกล้ชนกัน
- (ข) สัญญาณเรียกขานทางวิทยุของอากาศยานที่ใช้รายงาน
- (ค) ตำแหน่ง ทิศทาง หรือเส้นทางบิน ความเร็วจริงขณะบิน
- (ง) ระดับการบิน ความสูง และท่าทางการบินของอากาศยาน
- (จ) สภาพแวดล้อมทางอุตุนิยมวิทยาขณะทำการบิน (IMC หรือ VMC)
- (ฉ) เวลา มีชั่วโมงกรีนิชที่เกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ
- (ช) บรรยายลักษณะอากาศยานอื่น หากเกี่ยวข้อง
- (ซ) สรุปรายละเอียดของอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ รวมไปถึงระยะห่างที่

มองเห็นด้วยสายตาและระยะทางที่เกิดความผิดพลาด

เมื่ออากาศยานลงจอดแล้ว ให้ทำรายงานตามแบบท้ายข้อบังคับนี้ ยื่นต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

การแจ้งและการทำรายงานตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้ถือเป็นการปฏิบัติตามวินัยผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบิน

ข้อ ๓. เมื่อเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Unit) ที่รับผิดชอบขณะนั้น รายงานให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่ตนสังกัดทราบทันทีตามแบบท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ ๔. เมื่อเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศมีหน้าที่จัดเก็บเอกสารและเทปทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศไว้หลังจากที่เกิดอุบัติเหตุการณ์โดยทันที รวมทั้งมีหน้าที่ปฏิบัติตามมาตรการที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อรักษาเอกสารและเทปดังกล่าว เพื่อเป็นการเก็บรายละเอียดให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ในขณะที่เอกสารและเทปยังมีสภาพดี

ข้อ ๕. เมื่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศได้รับรายงานจากนักบินและหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศแล้ว ให้รายงานอธิบดีทราบโดยไม่ชักช้า และให้ทำการสอบสวนเบื้องต้นโดยอย่างน้อยต้องมีข้อมูลและพยานหลักฐานประกอบการสอบสวนเบื้องต้น ดังต่อไปนี้

(๑) คำให้การของบุคคลที่เกี่ยวข้อง

(๒) เทปการติดต่อระหว่างนักบินกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศโดยการสื่อสารทางวิทยุและโทรศัพท์

(๓) สำเนาของ Flight Progress Strips และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบันทึกข้อมูลเรดาร์ (Recorded Radar Data) (ถ้ามี)

(๔) สำเนารายงานข่าวอุตุนิยมวิทยาและการพยากรณ์อากาศในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

(๕) ข้อมูลด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับสถานะการปฏิบัติการของอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้งานได้

(๖) สิ่งที่ตรวจพบและคำแนะนำสำหรับการปฏิบัติการแก้ไขที่เหมาะสม

/และ.....

เมื่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทำการสอบสวนแล้ว ให้รายงานอธิบดีทราบ โดยไม่ชักช้า แต่ทั้งนี้ต้องรายงานภายในกำหนดสิบวันนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

ข้อ ๖. เมื่อเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศแก่อากาศยานไทยนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในเขตของต่างประเทศทราบ และแจ้งให้อธิบดีทราบโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๗. ในกรณีที่อุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศเกี่ยวข้องกับอากาศยานต่างประเทศ ให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศรายงานให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานและรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศของอากาศยานนั้น โดยเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network – AFTN) ทราบทันที

ข้อ ๘. เมื่ออธิบดีได้รับรายงานแล้ว ให้ส่งคณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๙. ในการดำเนินการสอบสวน คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศมีหน้าที่เก็บรักษาเอกสารและพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้สำหรับการสอบสวนไว้เป็นความลับ ไม่ให้มีการเข้าถึงโดยบุคคลที่ไม่ได้เกี่ยวข้อง

ข้อ ๑๐. เมื่อคณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศสอบสวนแล้วเสร็จ ให้ส่งรายงานผลการสอบสวนไปยังอธิบดี เพื่ออธิบดีนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบ และอธิบดีจะเปิดเผยรายงานผลการสอบสวนได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๑๑. เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีคำสั่งให้เปิดเผยผลการสอบสวนตามข้อ ๑๐. ให้อธิบดีแจ้งผลการสอบสวนไปยังผู้เกี่ยวข้องทราบ

ข้อ ๑๒. ให้ใช้ข้อบังคับนี้ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่           มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑

พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

แบบการรายงานอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศแนบท้าย  
ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๙ ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติการณ์  
การจราจรทางอากาศ

-----

๑. ข้อมูลทั่วไป

- (ก) ลักษณะของอุบัติการณ์ (อากาศยานใกล้เคียงกัน ความผิดพลาดในขั้นตอนการปฏิบัติ ความบกพร่องของเครื่องอำนวยความสะดวกภาคพื้นดิน)
- (ข) ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน
- (ค) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- (ง) การระบุเครื่องหมายของอากาศยาน
- (จ) ประเภทอากาศยาน
- (ฉ) ชื่อเรียกขานทางวิทยุ คลื่นความถี่ในการสื่อสารขณะเวลาที่เกิดอุบัติการณ์
- การจราจรทางอากาศ
- (ช) สนามบินต้นทาง
- (ซ) สนามบินแห่งแรกที่จะลงจอด และสนามบินปลายทาง (ถ้าหากไม่ใช่สถานที่เดียวกัน)
- (ฌ) ประเภทของแผนการบิน (บินด้วยอุปกรณ์เครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) บินด้วยทัศนวิสัย (VFR))
- (ญ) ตำแหน่งในขณะเวลาที่เกิดอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ ทิศทาง เส้นทางบิน ความเร็ว
- (ฎ) ระดับการบิน ความสูง การปรับเครื่องวัดความสูง ลักษณะท่าทางการบิน (การไต่ การร่อนลง การเลี้ยว)
- (ฏ) สภาพอากาศในเวลาทำการบินในขณะที่เกิดอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ (สภาวะอุตุนิยมวิทยาที่แสดงถึงทัศนวิสัยของระยะจากเมฆถึงฐานเมฆ ซึ่งน้อยกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของสภาวะอุตุนิยมวิทยาดำเนินการด้วยทัศนวิสัย (IMC) สภาวะอุตุนิยมวิทยาที่แสดงถึงทัศนวิสัยของระยะจากเมฆถึงฐานเมฆ ซึ่งเท่ากับหรือดีกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนด (VMC) สูงกว่าหรือต่ำกว่าเมฆ หมอก หมอกแดด ทัศนวิสัยในการบิน เส้นขอบฟ้าจากเมฆ ระหว่างชั้นเมฆ ในเมฆ ฝน หิมะ ลูกเห็บ หมอก หมอกแดด บินเข้าหา/ออกจากดวงอาทิตย์)
- (ฐ) วันและเวลา (เวลามาซิมมิกกรีนิช) ที่เกิดอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศและบันทึกเวลารายงานไปยังหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้อง

๒. ข้อมูลรายละเอียด

(ก) บรรยายลักษณะอากาศยานอื่น ถ้าหากเกี่ยวข้อง ได้แก่ ประเภท ปีกสูง/ต่ำ หมายเลขเครื่องยนต์ สัญญาณเรียกขานทางวิทยุ ทะเบียน เครื่องหมาย สี ไฟ รายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(ข) บรรยายเกี่ยวกับอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ ถ้าหากต้องการเพิ่มคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะ รวมไปถึงความคิดเห็นถึงสาเหตุที่น่าจะเป็นไปได้ของการเกิดอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ (ในกรณีของอากาศยานใกล้เคียงกันต้องให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางบิน ระยะในแนวดิ่งและแนวนอนที่มองเห็นโดยประมาณ ระยะห่างที่ผิดพลาดระหว่างอากาศยาน และการปฏิบัติการหลีกเลี่ยงโดยอากาศยานลำใดลำหนึ่ง)

๓. ข้อมูลเพิ่มเติมโดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้อง

(ก) บรรยายถึงการได้รับรายงาน (ทางวิทยุ โทรศัพท์ โทรพิมพ์ที่หอบังคับการบิน หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ฯลฯ)

(ข) รายละเอียดการปฏิบัติการของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (การสังเกตอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศบนจอเรดาร์ การให้สัญญาณเตือน ฯลฯ)

-----