



ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

โดยที่มาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร เพื่อให้การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานตามหมวด ๗ สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา สมควรกำหนดคำนิยามและขอบเขตของอุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงออกประกาศ ว่าด้วยอุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ให้ยกเลิก

(๑) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

(๒) คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔ เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๔

ข้อ ๒. อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หมายความว่า อุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๓. อุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓ หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ในกรณีอากาศยานมีนักบิน เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน หรือในกรณีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นระหว่างที่อากาศยานพร้อมที่จะเคลื่อนที่โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่อากาศยานนั้นหยุดเคลื่อนที่เมื่อสิ้นสุดการบินและระบบขับเคลื่อนหลักหยุดทำงาน ซึ่ง

(๑) มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

(ก) การอยู่ในอากาศยานนั้น หรือ

(ข) การสัมผัสโดยตรงกับส่วนใดๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่างๆ

ที่ได้หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

(ค) การสัมผัสโดยตรงกับความร้อนที่ออกมาจากส่วนท้ายของเครื่องยนต์

(jet blast)

ยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสดังกล่าว เกิดขึ้นจากเหตุตามธรรมชาติ เกิดจากการกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อการบาดเจ็บดังกล่าวเกิดขึ้นกับบุคคลที่แอบโดยสารไปกับอากาศยานโดยหลบซ่อนอยู่นอกบริเวณที่ปกติจัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือ หรือ

(๒) อากาศยานได้รับความเสียหายหรือโครงสร้างอากาศยานล้มเหลว (structural failure) ซึ่ง

(ก) มีผลกระทบที่เสียหายต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยาน และ

(ข) โดยปกติ จำเป็นต้องได้รับการซ่อมใหญ่ (major repair) หรือการเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้องหรือได้รับความเสียหาย โดยความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเฉพาะกับเครื่องยนต์เพียงเครื่องเดียว (รวมถึง ฝาครอบเครื่องยนต์ (engine cowlings) หรือเครื่องประกอบต่างๆ ของเครื่องยนต์) ใบพัด (propellers) ปลายปีก (wing tips) เสาอากาศ (antennas) อุปกรณ์ที่ใช้เก็บข้อมูลมาประมวลเพื่อแสดงค่าต่างๆ (probes) ครีบ (vanes) ยาง (tires) ห้ามล้อ (brakes) ล้อ (wheels) ฝาครอบเพื่อลดแรงต้านอากาศ (fairings) ฝาปิด (panels) ประตูฐานล้อ (landing gear doors) กระจกด้านหน้าห้องนักบิน (windcreens) พื้นผิวภายนอกของอากาศยาน (aircraft skin) (เช่น รอยเว้าหรือรูขนาดเล็ก) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยที่เกิดขึ้นกับใบพัดหลักของเฮลิคอปเตอร์ (main rotor blades) ใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ (tail rotor blades) ฐานล้อ (landing gear) และความเสียหายเล็กน้อยที่เกิดขึ้นจากลูกเห็บ (hail) หรือชนอากาศยาน (bird strike) (รวมถึง รูต่าง ๆ บริเวณฝาครอบส่วนหัวของอากาศยาน (radome)) หรือ

(๓) อากาศยานสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแท้จริง

ข้อ ๔. การเสียชีวิตตามข้อ ๓ (๑) รวมถึง การเสียชีวิตภายใน ๓๐ วัน นับจากวันที่เกิดเหตุ เนื่องจากอาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ หรือพิสูจน์ได้ว่าการเสียชีวิตเป็นผลโดยตรงจากอุบัติเหตุ

ข้อ ๕. การบาดเจ็บสาหัส (Serious Injury) ตามข้อ ๓ (๑) หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุ ซึ่ง

(๑) จำเป็นต้องได้รับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นระยะเวลาติดต่อกันมากกว่า ๔๘ ชั่วโมง โดยเริ่มเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลภายใน ๗ วันนับแต่ได้รับบาดเจ็บ หรือ

(๒) เป็นเหตุให้กระดูกหักหรือแตกร้าว ยกเว้น การหักหรือแตกร้าวของกระดูกนิ้วมือ นิ้วเท้าหรือจมูก หรือ

(๓) เกี่ยวข้องกับการฉีกขาดที่เป็นผลให้เกิดการตกเลือดอย่างรุนแรง หรือระบบประสาท กล้ามเนื้อหรือเส้นเอ็นได้รับความเสียหาย หรือ

(๔) เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บของอวัยวะภายใน หรือ

(๕) เกี่ยวข้องกับแผลไฟไหม้ระดับ ๒ หรือ ๓ หรือบริเวณที่ถูกไฟไหม้มีพื้นที่มากกว่าร้อยละ ๕ ของพื้นผิวร่างกาย หรือ

(๖) เกี่ยวข้องกับการแพร่กระจายที่ได้รับการยืนยันว่าเป็นสสารที่ติดเชื้อได้หรือรังสีที่เป็นอันตราย

ข้อ ๖. อากาศยานถือว่าสูญหายตามข้อ ๓ (๓) เมื่อการค้นหาอากาศยานอย่างเป็นทางการ สิ้นสุดลง โดยไม่สามารถระบุถึงตำแหน่งของซากอากาศยานได้

ข้อ ๗. อุบัติการณ์รุนแรงตามภาคผนวก ๑๓ หมายความว่า อุบัติการณ์ตามภาคผนวก ๑๓ ที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่า มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓ ขึ้น ทั้งนี้ ในกรณีอากาศยาน มีนักบิน เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่มีบุคคลใดๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน หรือในกรณีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เหตุการณ์นั้นได้เกิดขึ้น ในระหว่างที่อากาศยานพร้อมที่จะเคลื่อนที่โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการบินจนถึงเวลาที่อากาศยานนั้น หยุดเคลื่อนที่เมื่อสิ้นสุดการบินและระบบขับเคลื่อนหลักหยุดทำงาน อาทิ

(๑) การใกล้ชนกันซึ่งจำเป็นต้องทำการบังคับอากาศยานเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน หรือ เพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย หรือเมื่อสมควรที่จะทำการหลีกเลี่ยง

(๒) การชนกันซึ่งไม่จัดว่าเป็นอุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓

(๓) การควบคุมอากาศยานเข้าสู่ภูมิประเทศ และอากาศยานเกือบชนกับภูมิประเทศนั้น

(๔) การยกเลิกการบินวิ่งขึ้น (aborted take-off) บนทางวิ่งที่ปิด (closed runway) หรือทางวิ่งที่อากาศยานอื่นใช้งาน (engaged runway) บนทางขับ (taxiway) (ยกเว้นการปฏิบัติการบินของ เฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต) หรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (unassigned runway)

(๕) การบินวิ่งขึ้น (take-off) จากทางวิ่งที่ถูกปิดหรือทางวิ่งที่อากาศยานอื่นใช้งาน การบินวิ่งขึ้นบนทางขับ (ยกเว้นการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต) หรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้

(๖) การบินร่อนลง (landings) หรือพยายามบินร่อนลงบนทางวิ่งที่ถูกปิดหรือทางวิ่งที่ อากาศยานอื่นใช้งาน การบินร่อนลงบนทางขับ (ยกเว้นการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต) หรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้

(๗) ความล้มเหลวโดยสิ้นเชิงที่จะบรรลุสมรรถนะที่คาดหวัง ระหว่างการบินวิ่งขึ้น หรือในช่วงเริ่มต้นการไต่ระดับ (initial climb)

(๘) การเกิดเพลิงไหม้และ/หรือควันในห้องนักบิน (cockpit) ห้องผู้โดยสาร (passenger compartment) ห้องบรรทุกสัมภาระ (cargo compartment) หรือเพลิงไหม้เครื่องยนต์ แม้ว่าเพลิงนั้นจะถูกดับแล้วด้วยการใช้สารดับเพลิง

(๙) เหตุการณ์ที่นักบินมีความจำเป็นต้องใช้ออกซิเจนในกรณีฉุกเฉิน

(๑๐) โครงสร้างอากาศยานล้มเหลว หรือเครื่องยนต์แยกออกเป็นชิ้นส่วน รวมถึง เครื่องยนต์กังหันไอพ่น (turbine engine) ล้มเหลวและมีชิ้นส่วนภายในพุ่งทะลุออกมาภายนอกทางทิศทางอื่น ที่ไม่ใช่ท่อท้ายของเครื่องยนต์ (uncontained turbine engine failure) ซึ่งไม่ถูกจัดว่าเป็นอุบัติเหตุตาม ภาคผนวก ๑๓

(๑๑) การทำงานผิดพลาดหลายอย่างของระบบต่างๆ ของอากาศยาน อย่างน้อย ๑ ระบบ ซึ่งมีผลกระทบรุนแรงต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

(๑๒) นักบินสูญเสียความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่ทำการบิน

(๑๓) สถานการณ์เกี่ยวกับระดับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงหรือการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทำให้นักบินต้องประกาศภาวะฉุกเฉิน (emergency declaration) อาทิ น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอหรือหมด หรือเครื่องยนต์ขาดน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel starvation) หรือไม่สามารถนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมมากับอากาศยาน มาใช้ได้ทั้งหมด (all usable fuel on board)

(๑๔) การรุกล้ำทางวิ่ง (Runway Incursions) ซึ่งมีความรุนแรงระดับ A ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขที่ ๙๘๗๐ ว่าด้วยคู่มือการป้องกันการรุกล้ำทางวิ่ง (ICAO Doc 9870: The Manual on the Prevention of Runway Incursions)

(๑๕) อุบัติการณ์ตามภาคผนวก ๑๓ ที่เกิดขึ้นระหว่างการบินวิ่งขึ้นหรือการบินร่อนลงของอากาศยาน อาทิ การบินร่อนลงก่อนถึงทางวิ่ง การวิ่งเลยปลายของทางวิ่ง หรือการวิ่งออกด้านข้างของทางวิ่ง

(๑๖) ความล้มเหลวของระบบต่างๆ สภาวะอากาศ การปฏิบัติการ นอกเหนือจากการปฏิบัติการที่ได้รับอนุมัติ หรือเหตุการณ์อื่นๆ ซึ่งทำให้หรืออาจทำให้เกิดความยากลำบากในการควบคุมอากาศยาน

(๑๗) ความล้มเหลวของระบบมากกว่า ๑ ระบบ ในระบบสำรองซึ่งจำเป็นต้องมีสำหรับการนำร่องและการเดินอากาศ

(๑๘) การปลดสายโยงยึดสัมภาระ (slung load) หรือสัมภาระอื่น (other load) ที่บรรทุกมาภายนอกอากาศยาน ในกรณีฉุกเฉินหรือโดยไม่ตั้งใจ

ข้อ ๘. อุบัติการณ์ตามภาคผนวก ๑๓ หมายความว่า เหตุการณ์นอกเหนือจากอุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ที่มีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

ทั้งนี้ การพิจารณาเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของอากาศยานว่าเป็น อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒. หรือไม่นั้น ให้เป็นไปตามแนวทางที่คณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับการแต่งตั้งตามมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ กำหนด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๑



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม