

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

วิลาสินี พิพิธกุล. บทบาทของหนังสือพิมพ์ในการสื่อสารเรื่องความเสี่ยงทางสิ่งแวดล้อม
กรณีมลพิษจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร
ศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารมวลชน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

อังฉรา วรรณธรรมพินิจ. การวิเคราะห์แผนการสื่อสารในภาวะวิกฤติ บริษัท โททาล เอ็กซ์โพลเรชั่น
แอนด์โปรดักชั่นส์ ไทยแลนด์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร
ศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารมวลชน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

อังศราพร ณ สงขลา. การใช้สื่อมวลชนในภาวะวิกฤติของกรณีอุบัติเหตุของเครื่องบินโดยสาร
ของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร
ศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารมวลชน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.

อุษณีย์ สมบูรณ์ทรัพย์. การบริหารการสื่อสารในภาวะวิกฤติ กรณีศึกษาของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร
ศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารมวลชน บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2537

อำนวยการ วิรวรรณ. การประชาสัมพันธ์เพื่อแก้ไขภาวะวิกฤติ. เอกสารประกอบคำบรรยายตามคำเชิญ
ของสมาคมนิสิตกานันท์ศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ณ โรงแรมเซ็นทรัลพลาซ่า,
2547.

ภาษาอังกฤษ

Breakwell, Glynis M. Facing Physical Violence Problems in Practice. Leicester : British Psychological Society, 1989.

Caywood, Clarke L., and Stocker, Kurt P., The Ultimate Crisis Plan. Crisis Response. Detroit : Gale Research Inc., 1993.

Engel, George L. "Grief and Giving," American Journal Nursing 64. (September 1964) : 94-98.

Izard, Ralph S., Hugh M., Culbertson and Lambert, Donald K. "What is News." Fundamentals of News Reporting. Kendall/Hunt Publishing Company, Iowa, 1973.

Lukaszewski, James E., How to Handle A Public Relations Crisis, World Executive's Digest. June, 1991.

Lyons, Steven A., An Executive's A Guide to Crisis Management Response : Ogilvy & Mather Public Relations, 1980

Parry, Glenys. Coping with Crisis. New York: Roulledge, 1990

Robinson, James A. "Crisis" in Sills, David L. (editor). International Encyclopedia of the Social Sciences, V. 3. New York : MacMillan & Free Press, 1968: pp. 510-514

Slaikue, Karl A. Crisis Intervention, Massachusetts : Allyn and Bacon, 1984.

ภาคผนวก

กรณีศึกษาเหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุ

เหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2544 เวลาประมาณ 14.55 นาฬิกา ศูนย์ประสานงานฯ ได้รับแจ้งว่ามีเครื่องบินแบบ Boeing 737-400 เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน HS-TDC ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เกิดระเบิดและได้รับความเสียหายขึ้นจําหน้า (ซึ่งหมายถึงเครื่องบินมีสภาพที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกต่อไป) ขณะจอดอยู่ ณ หลุมจอด (gate) 62 ของท่าอากาศยานกรุงเทพ และอยู่ในระหว่างการจัดเตรียมสำหรับเที่ยวบินที่ TG 114 ซึ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศเพื่อไปยังท่าอากาศยานเชียงใหม่ ทั้งนี้ ผู้วิจัย จะนำเสนอโดยเรียงขั้นตอนในการจัดการของเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ และการติดต่อกับหน่วยระวางภัย ประกอบด้วย

1. การนำเสนอข้อเท็จจริงของเหตุการณ์เครื่องบินประสบอุบัติเหตุ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ
2. การนำเสนอการจัดการของเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ในภาวะวิกฤติ และการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (หน่วยระวางภัย)
3. การวิเคราะห์การช่วยเหลือในภาวะเร่งด่วน
4. ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย

ข้อมูลอ้างอิงของเหตุการณ์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพนี้ ผู้วิจัยได้มาจากเอกสารและจากการสัมภาษณ์คุณวีณา นุสดิน เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพอากาศยาน 5 สังกัดส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และคุณสุพรรณวดี จันทร์โทภาส นักวิชาการขนส่ง 5 สังกัดส่วนค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมง ซึ่งทั้งสองคนเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การนำเสนอข้อเท็จจริงของเหตุการณ์เครื่องบินประสบอุบัติเหตุ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

เครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG 114 ได้เกิดการระเบิดเมื่อเวลาประมาณ 14.48 น. ขณะจอดที่หลุมจอด 62 ของท่าอากาศยานกรุงเทพ ขณะนั้นสภาพอากาศทั่วไปเป็นสภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Conditions: VMC) โดยเที่ยวบินดังกล่าว เป็นเที่ยวบินภายในประเทศจะทำการบินจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานเชียงใหม่ และมีกำหนดเวลาวิ่งขึ้นประมาณ 15.15 น. เป็นเที่ยวบินที่ 5 ของวันดังกล่าว

ทันทีที่เกิดการระเบิดขึ้น พยานได้รายงานว่าพบควันในห้องผู้โดยสารส่วนกลางและไฟบริเวณใต้ถังน้ำมันเชื้อเพลิงกลาง ซึ่งมีควันไฟสีดำและเทาเข้ม ออกมาจากประตูผู้โดยสารด้านซ้าย หน้าและหลัง และจากนั้นมีการระเบิดอีกเป็นครั้งที่ 2 ในถังน้ำมันเชื้อเพลิงปีกขวาประมาณ 18 นาที หลังจากมีการระเบิดครั้งแรก

การบาดเจ็บและเสียชีวิต

การบาดเจ็บและเสียชีวิต	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน	ผู้โดยสาร	บุคคลอื่น ๆ
เสียชีวิต	1	-	-
บาดเจ็บสาหัส	3	-	3
บาดเจ็บเล็กน้อย/ ไม่บาดเจ็บ	1	-	2

2. การนำเสนอการจัดการของเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ในภาวะวิกฤติ และการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (หน่วยระวังภัย)

เมื่อเวลาประมาณ 14.55 นาที เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2544 เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ได้รับแจ้งเหตุการณ์ระเบิดของเครื่องบินโดยสารบริษัท การบินไทยฯ ซึ่งขณะนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ อยู่ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ แต่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานกรุงเทพทางโทรศัพท์ ว่าเกิดเหตุระเบิดเครื่องบินไฟไหม้ และมีควันไฟลูกกลมเกิดขึ้นในปริมาณมาก

ทันทีที่เจ้าหน้าที่ทราบว่ามีเหตุเกิดขึ้น ก็ได้รายงานให้ผู้อำนวยความสะดวกช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประสภภัยทราบในทันทีในเบื้องต้นของที่มาทางโทรศัพท์ ต่อจากนั้นก็เป็นการตรวจสอบข่าวที่เกิดขึ้นก่อนว่าเป็นอย่างไร โดยได้มีการประสานงานไปยังกองบังคับการการบิน ในที่นี้คือ กองบังคับการบินคอนเมือง เพื่อตรวจสอบว่าอยู่ในเหตุการณ์หรือไม่ อย่างไร และเมื่อได้ข้อมูลที่แน่ชัดแล้ว จากนั้นแจ้งเหตุไปที่สถานีตำรวจที่พหลโยธิน แล้วรายงานไปยังหน่วยระวังภัยต่าง ๆ อาทิ ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ กองบินตำรวจ และประสานงานไปยังโรงพยาบาลเพื่อมาช่วยเหลือผู้รอดชีวิต รวมถึงการเตรียมปฐมพยาบาลอื่น ๆ จากนั้นเมื่อประสานงานเรียบร้อยแล้ว ก็รายงานไปยังผู้อำนวยความสะดวกส่วนค้นหา เพื่อให้ข้อมูลเป็นระยะ ๆ จากนั้น หัวหน้าส่วนก็จะรายงานให้รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ แล้วรายงานต่อขึ้นไปยังอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ตามลำดับชั้นบังคับบัญชา

ส่วนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือที่เรียกว่าหน่วยระวังภัย โดยมีการจัดการในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กรณีเกิดเหตุการณ์ในภาวะวิกฤติ ดังนี้

กองทัพอากาศ และ การทำอากาศยานกรุงเทพ จะมีลักษณะการดำเนินงานร่วมกัน กล่าวคือ มีสถานีดับเพลิง 2 สถานี คือ ฝ่ายดับเพลิง และกู้ภัยของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างทางวิ่งทั้งสอง จากเทปบันทึกของหอบังคับการบินพบว่า ฝ่ายดับเพลิง และกู้ภัยของการทำอากาศยานฯ ได้รับแจ้งเหตุเพลิงไหม้เมื่อเวลา 14:41:15 น. และรถดับเพลิงคันแรกได้ไปถึงที่เกิดเหตุ เมื่อเวลา 14:45:01 ฝ่ายดับเพลิง และกู้ภัยของการทำอากาศยานฯ ใช้พาหนะจำนวน 10 คัน (ประกอบด้วย รถดับเพลิงอากาศยาน 3 คัน รถบรรทุกน้ำดับเพลิง 3 คัน รถหอน้ำดับเพลิง 1 คัน รถกู้ภัย 1 คัน และรถบังคับการดับเพลิง 2 คัน) และรวมพนักงานดับเพลิงทั้งสิ้น 36 คน ส่วนของกองทัพอากาศใช้พาหนะทั้งหมด 5 คัน (ประกอบด้วย รถดับเพลิงอากาศยานหลัก 2 คัน รถเคลื่อนที่เร็ว 1 คัน รถลำเลียงน้ำ 1 คัน และรถกู้ภัย 1 คัน) โดยมีพนักงานดับเพลิงของกองทัพอากาศทั้งสิ้น 25 คน

นอกจากพาหนะซึ่งติดตั้งท่อฉีดแล้ว ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัยของการทำอากาศยานฯ ยังได้ใช้สายฉีดน้ำยาดับเพลิง 4 สาย และใช้โฟม ประมาณ 230 ถัง ซึ่งแต่ละถังบรรจุ 5 แกลลอน ส่วนของกองทัพอากาศ ใช้สายฉีดน้ำยาดับเพลิง 3 สาย ร่วมกันในการดับเพลิง และสามารถควบคุมเพลิงไว้ได้ จึงทำให้ไฟไม่ลุกลาม และทำความเสียหายต่อตัวอาคารผู้โดยสาร หรือเครื่องบินลำข้างเคียง และเพลิงได้ดับสนิทเมื่อเวลาประมาณ 15.45 นาที

สถาบันเวชศาสตร์การบิน กรมแพทยทหารอากาศ กองบัญชาการสนับสนุนทางอากาศ

ในการติดต่อประสานงานนั้น เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ต้องมีการติดต่อกับหน่วยงานนี้เพื่อขอให้ตรวจสอบสุขภาพ และเพื่อขอข้อมูลทางด้านการแพทย์ ซึ่งประกอบด้วย

- ตำแหน่งที่พบศพ
- สภาพศพภายนอก
- สภาพศพภายใน
- ผลการตรวจหาสารพิษ
- สรุปสาเหตุการเสียชีวิต

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับบริษัท การบินไทยฯ นั้น ได้ติดต่อประสานงานในเรื่องข้อมูลอากาศยาน ว่าเป็นแบบใด มีชั่วโมงบินทั้งสิ้นกี่ชั่วโมง ซึ่งจะมีการตรวจสอบไปถึงสมุดการซ่อมบำรุงของเครื่องบินว่า ได้ปฏิบัติตามคำสั่งความสมควรในการเดินอากาศอย่างเหมาะสมหรือไม่

มีการติดต่อขอตรวจสอบเครื่องบินที่กข้อมูลการบิน (Digital Flight Data Recorder: DFDR) และเครื่องบินที่เสียงภายในห้องนักบิน (Cockpit Voice Recorder : CVR) ซึ่งจะมีการติดตั้งในส่วนที่มีการปรับความดันบริเวณส่วนหลังของลำตัวเครื่องบิน และเครื่องบินที่กข้อมูลการบินทั้งสองนี้ได้ถูกพบในบริเวณที่เกิดเหตุ และต้องจัดส่งไปยังคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (National Transportation Safety Board : NTSB) ณ กรุงวอชิงตัน ดีซี ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อทำการถ่ายข้อมูล

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในส่วนของบริษัท วิทยุการบินฯ นั้น ศูนย์ประสานงานฯ ได้ขอความช่วยเหลือในส่วนของการตรวจสอบว่าเหตุระเบิดเครื่องบินเท่านั้น แต่สำหรับข้อมูลการสื่อสารระหว่างนักบินกับผู้ควบคุมจราจรทางอากาศนั้น จะไม่มีข้อมูลในส่วนดังกล่าว เนื่องจากเครื่องบินยังไม่ได้ทำการบิน จึงไม่มีการติดต่อสื่อสารในส่วนนี้

นอกจากนั้น ยังมีหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านการบิน ผู้ผลิตเครื่องบิน และสายการบิน ได้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยในเรื่องการดำเนินการวิจัย ทดลอง รวมทั้งการออกข้อเสนอแนะ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำแนะนำ เกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ เพื่อป้องกันการจุดระเบิดของไอส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิง / อากาศภายในถังน้ำมัน โดยมีการติดต่อกับหน่วยงานระหว่างประเทศ ดังนี้

NTSB – ดูแลในเรื่องการออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย เกี่ยวกับการเดินสายไฟกรณีต่างๆ ไป และการเดินสายไฟของระบบมาตรวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง การติดตั้งเครื่องวัดอุณหภูมิภายในถังน้ำมันเชื้อเพลิง การลดความร้อนที่ถ่ายเทไปยังถังน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงการดัดแปลงแบบเครื่องบิน หรือการติดตั้งฉนวนเพิ่มเติมบริเวณระหว่างอุปกรณ์ที่ให้ความร้อน และถังน้ำมันเชื้อเพลิง

FAA or Federal Aviation Administration – เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลเรื่องการบิน รวมถึงการออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการบิน ซึ่งหน่วยงานนี้ ก็ได้มีการออกคำสั่งในเรื่องความสมควรในการเดินอากาศ เกี่ยวกับการเดินสายไฟของระบบมาตรวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงการออกกฎหมายใหม่ และหนังสือเวียน เพื่อแนะนำให้ผู้เกี่ยวข้องทราบถึงการป้องกันแหล่งจุดระเบิด และการลดความสามารถในการติดไฟภายในถังน้ำมันเชื้อเพลิง

นอกจากนั้น FAA ยังได้ตั้งคณะกรรมการ the Aging Transport Systems Rulemaking Advisory Committee (ATSRAC) เพื่อทำการศึกษา และจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยของเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมาเป็นเวลานานอีกด้วย

บริษัท Boeing ซึ่งเป็นบริษัทที่ผลิตเครื่องบินลำที่เกิดเหตุ ได้ออกจดหมายแนะนำให้สายการบินใช้ระบบปรับอากาศจากภายนอกเครื่องบินหากเป็นไปได้ ขณะเครื่องบินอยู่บนพื้นดิน

กองทัพอากาศ และเจ้าหน้าที่ตรวจทำลายวัตถุระเบิด จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยผู้เชี่ยวชาญจาก NTSB และ FAA ได้มีการตรวจสอบหลักฐานทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการระเบิดจากวัตถุระเบิด อันได้แก่ ซากเครื่องบินที่ถูกไหม้ และเศษผ้า รวมถึงหลักฐานที่มีอยู่ ได้แก่ การตรวจสอบด้วยตาเปล่าและการใช้วิธีทางเคมี

เหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ณ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2541 เวลาประมาณ 17.54 นาที นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน และนักบินผู้ช่วย ได้นำเครื่องบินแบบ AIRBUS A310-204 เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน HS-TIA ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG 261 วิ่งขึ้นจากท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อไปสนามบินสุราษฎร์ธานี หลังจากนั้นนักบินได้ติดต่อกับเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศสนามบินสุราษฎร์ธานี เพื่อขอลงสนามบินโดยใช้ทางวิ่ง 22 นักบินได้พยายามร่อนลง 3 ครั้ง และหลังจาก Missed Approach เครื่องบินได้ประสบอุบัติเหตุตกห่างจากสนามบินสุราษฎร์ธานีทางทิศใต้ประมาณ 700 เมตร เวลาประมาณ 19.08 นาที เครื่องบินเสียหายขั้นจำหน่าย (หมายถึง เครื่องบินไม่สามารถใช้งานได้อีกต่อไป) ลูกเรือและผู้โดยสารรวม 146 คน เสียชีวิต 101 คน บาดเจ็บสาหัส 35 คน และบาดเจ็บเล็กน้อย 10 คนทั้งนี้ ผู้วิจัย จะนำเสนอโดยเรียงขั้นตอนในการจัดการของเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ และการติดต่อกับหน่วยระงับภัย ประกอบด้วย

ข้อมูลอ้างอิงของเหตุการณ์ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพนี้ ผู้วิจัยได้มาจากการข้อมูลจากเอกสาร และการสัมภาษณ์คุณวิภา นุสดีน เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพอากาศยาน 5 สังกัดส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และคุณอินทิรา จันทร์นคร นักวิชาการขนส่ง 7 สังกัดส่วนค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมงภัย ซึ่งทั้งสองคนเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การนำเสนอข้อเท็จจริงของเหตุการณ์เครื่องบินประสบอุบัติเหตุ ณ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2541 เวลาประมาณ 17.54 นาที นักบิน นิ่งที่นั่งด้านซ้าย ทำหน้าที่ควบคุมอากาศยาน และนักบินผู้ช่วย นิ่งที่นั่งขวา ได้นำเครื่องบินแบบ AIRBUS A310 - 204 เครื่องหมายสัญชาติ และทะเบียน HS-TIA ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประเภทรับส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนด โดยทำการบินเดินทางจากท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อไปยังสนามบินสุราษฎร์ธานี เที่ยวบินที่ TG 261 ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบิน 14 คน และผู้โดยสาร 132 คน โดยบินในระดับความสูง 31,000 ฟุต มีกำหนดถึงสนามบินสุราษฎร์ธานีเวลาประมาณ 18.40 นาที

เวลา 18.26 นาที นักบินผู้ช่วยได้เริ่มติดต่อกับเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศสนามบินสุราษฎร์ธานี (Approach Control) หรือเรียกว่าชั้นประชิดอากาศยาน ซึ่งขณะที่เครื่องบินอยู่ห่างจากสนามบินสุราษฎร์ธานีประมาณ 70 ไมล์ทะเล และเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศได้แนะนำ

ให้นักบินทำการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยขณะนั้นลมผิวพื้นสงบ มีทัศนวิสัย ประมาณ 1,500 เมตร ผ่นเบาบาง

เวลา 18.39 นาที นักบินผู้ช่วยได้เริ่มติดต่อเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Approach Control) โดยรายงานจุดระหว่างกลางทำการบินลง ซึ่งเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ ได้แจ้งว่าไฟ Precision Approach Path Indicator (PAPI) ทางวิ่ง 22 ด้านขวาใช้ไม่ได้ ด้านซ้ายใช้งานได้ ไฟขอบทางวิ่งมีระยะห่าง 120 เมตร ไฟหัวทางวิ่งและท้ายทางวิ่งมีระยะห่าง 6 เมตร ให้ระมัดระวังสิ่งกีดขวางระยะห่าง 400 เมตร จากหัวทางวิ่ง 22

เวลา 18.41 นาที นักบินผู้ช่วยรายงานจุดสุดท้ายทำการบินลง (Final Approach Fix :FAF) เจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศแจ้งว่ามองไม่เห็นเครื่องบิน อนุญาตให้ลงทางวิ่ง 22 และให้ระมัดระวังทางวิ่งเปียก อาจทำให้เกิดการไถลลื่นได้

เวลา 18.42 นาที นักบินผู้ช่วยรายงานเห็นทางวิ่ง และเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศแจ้งเห็นเครื่องบินในเวลาต่อมา นักบินต้องทำการบินไปใหม่ เจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศถามนักบินว่า เห็นทางวิ่งที่ระยะห่างเท่าไร นักบินผู้ช่วยตอบ 3 ไมล์ทะเล และขอทำการบินลงสนามบินครั้งที่ 2 เจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศให้รายงานที่ FAF เจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศแจ้งว่า มองไม่เห็นเครื่องบินแล้วอนุญาตให้ทางวิ่ง 22 และถามว่าเห็นทางวิ่งหรือไม่ นักบินผู้ช่วยแจ้งว่าไม่เห็นทางวิ่ง จากนั้นจึงทำการบินไปใหม่อีกครั้ง และขอทำการบินลงสนามบินครั้งที่ 3 เจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศให้รายงานที่ FAF ในทิศทางเข้าสนามบิน (Heading Inbound) และแจ้งว่า ขณะนี้มีทัศนวิสัยประมาณ 1,000 เมตร มีฝนตกเบาบางที่สนามบิน และอนุญาตให้ลงทางวิ่ง 22 โดยให้ระมัดระวังทางวิ่งเปียก และนักบินผู้ช่วยตอบรับทราบ หลังจากนั้นก็ขาดการติดต่อ

การบาดเจ็บและเสียชีวิต

การบาดเจ็บและเสียชีวิต	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน	ผู้โดยสาร	บุคคลอื่น ๆ
เสียชีวิต	11	90	-
บาดเจ็บสาหัส	3	32	-
บาดเจ็บเล็กน้อย/ ไม่บาดเจ็บ	-	10	-

2. การนำเสนอการจัดการของเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ในภาวะวิกฤติ และการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (หน่วยระวังภัย)

เมื่อเวลาประมาณ 19.10 นาฬิกา เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2541 เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ได้รับแจ้งเหตุเครื่องบินโดยสารบริษัท การบินไทยฯ ตก ณ บริเวณใกล้กับท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ที่สนามบินสุราษฎร์ธานีทางโทรศัพท์ ว่ามีเกิดเหตุเครื่องบินโดยสารของบริษัท การบินไทยฯ ตกในบริเวณต้นไม้ ทุงหญ้า ที่มีหนองน้ำ ซึ่งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ทันทีที่เจ้าหน้าที่ทราบว่ามีเหตุเกิดขึ้น ก็ได้รายงานให้ผู้อำนวยความสะดวกส่วนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมงภัยทราบในทันทีในเบื้องต้นทางโทรศัพท์ และหลังจากนั้นไม่นานก็ได้รับรายงานจากทางโทรศัพท์อีกเป็นจำนวนมาก โดยมีทั้งที่เป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจากบุคคลในละแวกนั้น ได้ติดต่อมาเรื่องเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ประสานงานฯ มั่นใจได้ว่ามีเหตุเกิดอยู่จริง ทันทีเมื่อได้รายงานไปยังผู้บังคับบัญชาให้ทราบอีกครั้งแล้ว ก็ได้มีการประสานไปยังกองบังคับการบินสุราษฎร์ธานี เพื่อตรวจสอบว่าเกิดเหตุการณ์อะไรอย่างไร จากนั้นพอทราบรายละเอียดแล้ว ก็ได้ประสานไปยังหน่วยระวังภัยต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อขอความช่วยเหลือในเบื้องต้นให้เร็วที่สุด อาทิ กองบิน 7 และประสานงานไปยังโรงพยาบาล หน่วยงาน มูลนิธิต่าง ๆ เพื่อขอความช่วยเหลือในการค้นหาผู้รอดชีวิต รวมถึงการเตรียมปฐมพยาบาลอื่น ๆ จากนั้นเมื่อประสานงานเรียบร้อยแล้ว ก็รายงานไปยังผู้อำนวยความสะดวกส่วนค้นหาอีกครั้งเพื่อให้ข้อมูลเป็นระยะ ๆ และผู้อำนวยความสะดวกฯ ก็จะรายงานให้รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ แล้วรายงานต่อขึ้นไปยังอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ตามลำดับชั้นบังคับบัญชา

ส่วนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือที่เรียกว่าหน่วยระวังภัย โดยมีการจัดการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กรณีเกิดเหตุการณ์ในภาวะวิกฤติ ดังนี้

เมื่อเกิดเหตุการณ์ สนามบินสุราษฎร์ธานีได้นำรถดับเพลิงไปค้นหาจุดที่เครื่องบินตกตามเส้นทางที่คาดว่ารถดับเพลิงสามารถผ่านเข้าไปได้ แต่เนื่องจากจุดที่เกิดเหตุไม่มีเส้นทางที่รถขนาดใหญ่อุปกรณ์เข้าถึง จึงต้องนำเครื่องมือ เช่น เครื่องตัดเจาะ เครื่องถ่าง ประจํารถดับเพลิง เป็นต้น โดยเป็นการเดินเท้าเข้าไปยังจุดเกิดเหตุ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่สนามบินสุราษฎร์เป็นหน่วยแรกที่เข้าถึงบริเวณที่เกิดเหตุ ซึ่งเป็นไปด้วยความยากลำบากมาก เพราะสภาพภูมิประเทศเป็นที่ลุ่มปกคลุมไปด้วยต้นไม้ มีน้ำท่วมลึกประมาณ 50-100 เซนติเมตร ไม่มีแสงสว่างและฝนตกตลอดเวลา และต่อมามีเจ้าหน้าที่ของกองบิน 7 กองพลบินที่ 4 กองบัญชาการยุทธทางอากาศ เริ่มเข้ามาสมทบ และตามด้วยหน่วยงานของมูลนิธิต่าง ๆ อาทิ ทหารบก และตำรวจ โดยได้ดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจนถึงเวลาประมาณ 03.00 นาฬิกา ของวันที่ 12 ธันวาคม 2541 จึงเดินทางออกจากจุดเกิดเหตุและเวลาประมาณ

07.00 นาฬิกา คณะเจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยเหลือได้เริ่มปฏิบัติการอีกครั้ง และได้ยุติภารกิจค้นหา และช่วยเหลือเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2541 เวลา 17.30 นาฬิกา เพื่อรวบรวมข้อมูล และกลับมาทำรายงานสรุปเสนอผู้บังคับบัญชาต่อไป

มูลนิธิกุศลศรัทธาสุราษฎร์ธานี

เป็นการติดต่อเพื่อนำศพของนักบินทั้ง 2 คน ที่ค้นพบได้ในคืนวันที่ 11 ธันวาคม 2541 ไปเก็บไว้ในมูลนิธิ ซึ่งจากการชันสูตรขั้นต้น พบว่านักบินทั้ง 2 คนเสียชีวิตทันที

กองพยากรณ์ กรมอุตุนิยมวิทยา กองบัญชาการสนับสนุนทหารอากาศ

เพื่อติดต่อประสานงานในเรื่องการชันสูตรศพ 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ต้องมีการติดต่อกับหน่วยงานนี้เพื่อขอให้ตรวจสอบสภาพศพ และเพื่อขอข้อมูลทางด้านทางการแพทย์ ซึ่งประกอบด้วย

- ตำแหน่งที่พบศพ
- สภาพศพภายนอก
- สภาพศพภายใน
- ผลการตรวจหาสารพิษ
- สรุปสาเหตุการเสียชีวิต

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับบริษัท การบินไทยฯ นั้น ได้ติดต่อประสานงานในเรื่องข้อมูลอากาศยานว่าเป็นแบบใด มีชั่วโมงบินทั้งสิ้นกี่ชั่วโมง ซึ่งจะมีการตรวจสอบไปถึงสมุดการซ่อมบำรุงของเครื่องบินว่า ได้ปฏิบัติตามคำสั่งความสมควรในการเดินอากาศอย่างเหมาะสมหรือไม่ รวมไปถึงหน่วยงานภายใน ซึ่งประกอบไปด้วยหน่วยที่รับผิดชอบในเรื่องประกาศนักบิน ดังนี้

- กองอำนวยการบิน (Dispatch Service Department : OW) โดยพนักงานอำนวยการบินที่ปฏิบัติจะมีหน้าที่แจกจ่ายประกาศนักบินไปยังหน่วยงานอำนวยการบินต่าง ๆ ของบริษัทตามแต่จะเห็นสมควร
- ฝ่ายควบคุมและวางแผนการปฏิบัติการบิน (Operation Control And planning Department : OP) จะมีหน้าที่พิจารณาประกาศนักบินของสนามบินต่าง ๆ เพื่อประเมินส่วนที่จะมีผลกระทบต่อการบิน และระเบียบของบริษัท เพื่อแก้ไขหรือปรับปรุงแผนการบินต่อไป

และหน่วยที่รับผิดชอบเกี่ยวกับแผนภูมิการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Chart) ดังนี้

- แผนกเอกสารการบิน (Route & Aircraft Document Division : OB-R) มีหน้าที่รับผิดชอบแก้ไขสับเปลี่ยนคู่มือ และเอกสาร รวมทั้งการจัดการและสับเปลี่ยนแผนภูมิการบินเข้าสู่สนามบินให้ถูกต้อง และทันสมัย
- ฝ่ายมาตรฐานการบิน (Flight Standard Department : OO) มีหน้าที่ในการปรับปรุงแก้ไขแผนภูมิการบินเข้าสู่สนามบิน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในส่วนของบริษัท วิทยุการบินฯ นั้น ศูนย์ประสานงานฯ ได้ขอความช่วยเหลือในส่วนของการคู่มือเครื่องบินที่ข้อมูลการบิน และเครื่องบินที่กึ่งเสี่ยงในห้องนักบิน เพื่อคู่มือที่การสื่อสารระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศว่าเป็นไปตามปกติหรือไม่ รวมถึงการขอตรวจสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศในขณะนั้นว่ามีสภาพปกติหรือไม่ หรือมีข้อบกพร่อง

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

เพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับสนามบินว่ามีสภาพพร้อมใช้งาน และเส้นทางเครื่องบินขึ้น-ลง (runway) ที่มีสภาพใช้งานดีหรือไม่ รวมถึงการตรวจสอบในเรื่องการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ในการช่วยเหลือเบื้องต้น รวมถึงการตรวจสอบแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานฯ ว่าสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้หรือไม่ เป็นต้น

บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอควานซ์ อินโฟร เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)

เพื่อติดต่อประสานงานเรื่องขอข้อมูลการตรวจสอบสภาพการใช้งานของโทรศัพท์เคลื่อนที่ทั้ง 2 ระบบ ว่ามีการใช้งานในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานจังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2541 หรือไม่

คณะกรรมการสอบสวนกรณีอันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร (National Transportation Safety Board : NTSB) และหน่วยงานด้านการสอบสวนเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินจากประเทศฝรั่งเศส

เพื่อขอให้ร่วมกันแสดงความคิดเห็น และร่วมวิเคราะห์ข้อมูลจากเครื่องบินที่ข้อมูลการบิน และเครื่องบินที่กึ่งเสี่ยงในห้องนักบิน

ขั้นตอนในการดำเนินการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ โดยเมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานประสบอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุรุนแรงที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักร จากศูนย์ประสานงานฯ หรือหน่วยงานเกี่ยวข้องอื่น ๆ จะมีขั้นตอนในการดำเนินงาน ดังนี้

1. ส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ แจ้งข่าวอุบัติเหตุเบื้องต้น ให้ประธานกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรทราบ ในที่นี้ คือ ปลัดกระทรวงคมนาคม ในกรณีไม่ได้รับแจ้งข่าวจากศูนย์ประสานงานฯ

2. ส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ แจ้งข่าว (Notification) อุบัติเหตุ/ อุบัติการรุนแรง ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน หรือรัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิต ทั้งนี้ หากอากาศยานมีน้ำหนักมากกว่า 2,250 กิโลกรัม โดยให้แจ้งข่าวไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ด้วย โดยวิธีโทรศัพท์ โทรสาร การใช้ e-mail หรือ Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)

3. เมื่อมีอากาศยานประสบอุบัติเหตุเกิดขึ้น พนักงานที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา จำเป็นต้องไปป้องกันหรือขึ้นส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ เพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน และสิ่งที่อยู่ภายในอากาศยาน ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ของการสอบสวน ทั้งนี้ รวมถึงการรักษาโดยมีการถ่ายรูปไว้เป็นหลักฐาน หรือวิธีใช้อื่น ๆ หากหลักฐานนั้น จะถูกเคลื่อนย้าย ถูกกำจัด สูญหาย หรือถูกทำลาย ซึ่งเป็นการป้องกันที่ไม่ให้เกิดความเสียหายเพิ่มเติม

4. หากได้รับการร้องขอจากรัฐเจ้าของทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ หรือรัฐผู้ผลิต ให้คงรักษาอากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายใน และหลักฐานอื่นห้ามไม่ให้ใครรบกวน เพื่อรอการตรวจสอบของผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งให้เข้าร่วมในการสอบสวนของรัฐนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งประสานกับคณะกรรมการสอบสวนฯ เพื่อดำเนินการทุกขั้นตอนที่จำเป็น เพื่อให้เป็นไปตามคำร้องขอเท่าที่จะปฏิบัติได้ด้วยเหตุผล และต้องเป็นไปตามการดำเนินการสอบสวนที่เหมาะสม โดยมีเงื่อนไขว่า อากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายใน และหลักฐานนั้น อาจจะถูกเคลื่อนย้ายเท่าที่จำเป็น เพื่อให้คน สัตว์ ไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยมีเงื่อนไขว่าการจัดการต้องเป็นไปตามคำร้องขอ นั้น และจะต้องไม่เป็นผลให้เกิดความล่าช้าอันเกินควรในการนำอากาศยานกลับไปใช้งาน ในกรณีที่อากาศยานนั้นสามารถนำกลับไปใช้งานได้

5. ในกรณีที่รัฐต่างประเทศ เช่น รัฐเจ้าของทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ รัฐผู้ผลิต หรือรัฐที่ให้ความช่วยเหลือคณะกรรมการสอบสวนฯ ในการสอบสวนอุบัติเหตุ หรือผู้ออกแบบ หรือผู้ผลิตอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ขอแต่งตั้งผู้แทน (Accredited Representative) ที่ปรึกษา (Advisor) ผู้เชี่ยวชาญ (Expert) หรือผู้สังเกตการณ์ (Observer) เข้าร่วมในการสอบสวน ให้คณะกรรมการสอบสวนฯ พิจารณาให้ผู้แทน ที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้สังเกตการณ์ดังกล่าว ให้รับสิทธิเข้าร่วมในการสอบสวนตามที่กำหนดไว้

6. ส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ทำเรื่องอนุมัติให้เจ้าหน้าที่สอบสวนฯ โดยประกอบไปด้วย เจ้าหน้าที่ของส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุเป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนฯ หลัก และเจ้าหน้าที่ของส่วนสมควรเดินอากาศ ส่วนตรวจสอบการปฏิบัติการบิน และส่วนวิศวกรรมการบิน ร่วมเป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนฯ จะเดินทางไปคลุกคลีคณะกรรมการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ซึ่งได้รับถูกมอบหมายพิจารณาสั่งการโดยผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อเดินทางไปยังจุดเกิดเหตุโดยด่วน และให้ประสานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

7. เมื่อถึงสถานที่เกิดเหตุแล้ว เจ้าหน้าที่สอบสวนฯ จะทำการรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้ได้มากที่สุด ณ บริเวณที่เกิดเหตุ โดยมีขั้นตอนในการปฏิบัติงาน ดังนี้

7.1 ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

7.2 บันทึกภาพบริเวณที่เกิดเหตุ ตัวอากาศยาน ชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่ตกกระเจา และลักษณะของชิ้นส่วนที่น่าสงสัยว่าจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

7.3 ทำแผนผังตำแหน่งอากาศยาน ชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่ตกกระเจา รวมทั้งตำแหน่งของผู้รอดชีวิต ผู้ได้รับบาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต (ถ้ามี)

7.4 จัดให้มีการค้นหาเครื่องบินที่ข้อมูลการบิน (ถ้ามี)

7.5 ทำการสำรวจ และบันทึกรายละเอียดของความเสียหาย เช่น ถ้าตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด ระบบต่าง ๆ และอื่น ๆ

7.6 ค้นหาชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเป็ประโยชน์ต่อการสอบสวน เช่น เครื่องยนต์ ใบพัด ล้อ และอื่น ๆ

7.7 เก็บตัวอย่างของน้ำมันเชื้อเพลิง หล่อลื่น ไฮดรอลิก และชิ้นส่วนที่น่าสงสัยจะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมาทำการวิเคราะห์ หรือส่งไปยังหน่วยงานที่มีขีดความสามารถทำการวิเคราะห์

7.8 รวบรวมรายละเอียดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตของบุคคลจากการเกิดอุบัติเหตุ เช่น นักบิน ผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3 ได้แก่ จากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล

7.9 สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือประจักษ์พยานผู้เห็นเหตุการณ์ เช่น นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน นายช่างประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร (ในกรณีรอดชีวิต) เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ และพนักงานดับเพลิง เป็นต้น

7.10 หาข่าวสภาพอากาศขณะที่เกิดอุบัติเหตุ และเวลาใกล้เคียงเพื่อศึกษาและวิเคราะห์

7.11 รวบรวมประวัติผู้เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เช่น นักบิน นักบินผู้ช่วย นายช่างประจำอากาศยาน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

7.12 รวบรวมเอกสารต่าง ๆ ของอากาศยานที่จะเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน เช่น อากาศยาน ประวัติเครื่องยนต์ ประวัติใบพัด ประวัติการตรวจซ่อมบำรุง แผนการบิน เป็นต้น

7.13 นำเทปบันทึกเสียงการติดต่อระหว่างนักบินและหอบังคับการบิน และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศในช่วงระหว่างเกิดอุบัติเหตุและเวลาใกล้เคียงมา เพื่อจัดทำ Transcript

8. ทำรายงานเบื้องต้น (Preliminary Report) เพื่อส่งรัฐเจ้าของทะเบียน หรือรัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ รัฐผู้ผลิต และรัฐที่จัดเตรียมข้อมูล เครื่องอำนวยความสะดวก และผู้เชี่ยวชาญที่มีความสำคัญ ทั้งนี้ ให้ส่งรายงานเบื้องต้นไปยังองค์การการบินพลเรือนฯ ด้วย

9. นำเครื่องบันทึกข้อมูลการบิน (ถ้ามี) ไปอ่านวิเคราะห์ยังหน่วยงานที่มีขีดความสามารถ โดยพิจารณาคัดเลือกหน่วยงานที่เหมาะสม

10. ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็นต้องขอความช่วยเหลือจากรัฐเจ้าของทะเบียน รัฐผู้ออกแบบ รัฐผู้ผลิต รัฐผู้ดำเนินการ รัฐที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ หรือรัฐผู้ออกแบบ หรือผู้ผลิตอากาศยานหรือชิ้นส่วนอากาศยานที่เกี่ยวข้องในการสอบสวนอุบัติเหตุ หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ให้คณะกรรมการสอบสวนฯ ขอให้รัฐหรือหน่วยงานดังกล่าวแต่งตั้งผู้แทน หรือที่ปรึกษาเพื่อเข้าร่วมในการสอบสวน

11. เมื่อไม่มีความจำเป็นต้องพิทักษ์อากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายใน ส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยาน หรือหลักฐานอื่น ๆ ไว้เพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนฯ ประสานกับพนักงานเจ้าหน้าที่สอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ให้อากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายใน ส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยาน หรือหลักฐานดังกล่าว พ้นจากการพิทักษ์ให้กับเจ้าของอากาศยาน หรือให้กับบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใด ๆ ที่ได้รับแต่งตั้งโดยรัฐเจ้าของทะเบียน หรือรัฐผู้ดำเนินการในกรณีเป็นอากาศยานต่างประเทศ เท่าที่จะกระทำได้โดยไม่ชักช้า ในกรณีนี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่บุคคล หรือกลุ่มบุคคลนั้นในการเข้าไปยังอากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายใน หรือส่วนใดส่วนหนึ่ง

ของอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่า หากหลักฐานนั้นอยู่ในบริเวณซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ เห็นว่าไม่สามารถที่จะอนุญาตให้บุคคล หรือกลุ่มบุคคลนั้นเข้าไปในบริเวณนั้นได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดการเคลื่อนย้ายอากาศยาน หรือหลักฐานนั้น ไปยังสถานที่ที่ได้รับอนุญาตให้บุคคล หรือกลุ่มบุคคลนั้นเข้าไปได้

12. ส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ จัดทำรายงานผลการสอบสวนเบื้องต้นของอุบัติเหตุ โดยเสนอให้กับประธานกรรมการสอบสวนฯ (ปลัดกระทรวงคมนาคม) เพื่อพิจารณาสั่งการในเบื้องต้น และแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนฯ และเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

13. คณะกรรมการสอบสวนฯ จะนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้รับรวบรวมเอาไว้มาทำการวิเคราะห์เพื่อสรุปหาสาเหตุของอุบัติเหตุ

14. คณะกรรมการสอบสวนฯ จัดทำร่างรายงานการสอบสวนตามที่ได้อำนาจวิเคราะห์เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการสอบสวนฯ ทำการพิจารณาต่อไป

15. คณะกรรมการสอบสวนฯ พิจารณาร่างรายงานการสอบสวน

16. เมื่อร่างรายงานการสอบสวนผ่านการพิจารณาแล้ว ส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ จะส่งรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้ายไปยังรัฐเจ้าของทะเบียนหรือรัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิต โดยขอให้รัฐต่าง ๆ ส่งรายงานไปยังผู้ดำเนินการผู้ออกแบบ หรือผู้ผลิตอากาศยาน เพื่อขอข้อคิดเห็น โดยหากได้รับข้อคิดเห็นภายใน 60 วัน ก็นำส่งให้คณะกรรมการสอบสวนฯ พิจารณาข้อคิดเห็นดังกล่าว หากเห็นด้วยให้แก้ไขร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้ายตามข้อคิดเห็นที่ได้รับ แต่หากไม่เห็นด้วย ให้แนบข้อคิดเห็นดังกล่าวไว้กับร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย

17. คณะกรรมการสอบสวนฯ รับรองร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย

18. คณะกรรมการสอบสวนฯ รายงานผลการสอบสวน และขออนุมัติเปิดเผยต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

19. ส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ดำเนินการจัดพิมพ์รายงานการสอบสวน

20. เมื่อพิมพ์เสร็จแล้ว ก็แจกจ่ายรายงานการสอบสวนให้ รัฐที่จัดให้มีการสอบสวน รัฐเจ้าของทะเบียนหรือรัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิต รัฐที่มีความสนใจในการสอบสวน เนื่องจากการเสียชีวิต และรัฐที่จัดเตรียมข้อมูล เครื่องอำนวยความสะดวก และผู้เชี่ยวชาญที่มีความสำคัญ ทั้งนี้ ต้องส่งรายงานไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ด้วย

21. จัดส่งข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

22. จัดทำรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ (Accident/Incident Data Report) เพื่อส่งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

หมายเหตุ – ในระหว่างการสอบสวน

- หากส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่สอบสวน คณะกรรมการสอบสวนฯ หรือคณะกรรมการสอบสวนฯ พบความจำเป็นต้องออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยเป็นการเร่งด่วน ก็ให้นำเข้าที่ประชุมคณะกรรมการสอบสวนฯ เพื่อพิจารณาแจ้งต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทันทีที่พบ

- หากพบว่า อุบัตินั้นอาจเกี่ยวข้องกับการกระทำอันละเมิดกฎหมาย ก็ให้คณะกรรมการสอบสวนฯ ดำเนินการสอบสวนต่อ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ (ถ้ามี) และให้รายงานต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อทราบ และดำเนินการต่อไปทันที

- คณะกรรมการสอบสวนฯ ควรพิจารณาให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหรือข้อมูลความก้าวหน้าของการสอบสวนต่อญาติของผู้เสียชีวิต และผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุตามระยะเวลาที่เหมาะสมหรือตามคำร้องขอจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต และผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุ

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ 12 เรื่อง การค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอธิบดีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกความใน ข้อ 11. แห่งข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 4 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2500 ซึ่งออกด้วยการค้นหาและช่วยเหลือ

ข้อ 2. ในข้อบังคับนี้

"คณะประสานงาน" หมายความว่า คณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นโดยผู้ดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย เพื่อประสานงานให้ถึงผู้ค้นหาและช่วยเหลือ ได้เป็นอย่างดี

"หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ" หมายความว่า หน่วยต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับคำสั่งและมอบหมายให้ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย ได้โดยฉับพลัน

"หน่วยระวังภัย" หมายความว่า หน่วยต่าง ๆ ซึ่งมีเครื่องมือสื่อสารสำหรับรับ-ส่งข่าวกรณีอากาศยานประสบภัย

"หน่วยบริการจราจรทางอากาศ" หมายความว่า หน่วยที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ และหรือ ให้ข่าวเกี่ยวกับการบิน

"ผู้ดำเนินการเดินอากาศ" หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ

- 143 -

"ผู้ควบคุมอากาศยาน" หมายความว่า นักบินผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบิน

"ชั้นสงสัย" หมายความว่า เหตุการณ์ยังไม่แน่ชัดว่าอากาศยานจะประสบภัย

"ชั้นเตรียมพร้อม" หมายความว่า เหตุการณ์แน่ชัดขึ้นว่าอากาศยานจะประสบภัย

"ชั้นประสบภัย" หมายความว่า เหตุการณ์แน่ชัดแล้วว่าอากาศยานประสบภัย

ข้อ 3. พันท์การค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัยตามแผนที่แนบท้ายข้อบังคับนี้ คือ พันท์เดียวกันกับเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region)

หมวด 1

การจัดหน่วย หน้าที่และบริษัทเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย

ข้อ 4. การจัดหน่วย

ก. กรมการบินพาณิชย์ เป็นศูนย์ประสานงาน

ข. กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม เป็น

ผู้จัดหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

ค. กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และ

กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นผู้จัดหน่วยระวางภัย

ข้อ 5. หน้าที่

ก. ศูนย์ประสานงานมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) รับ-ส่งข่าวอากาศยานประสบภัยให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบ

- 144 -

(2) จัดและตรวจสอบระบบการสื่อสารสำหรับติดต่อกับหน่วย เกี่ยวข้อง
ให้อยู่ในสภาพ ใช้การ ได้และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

(3) จัดหาและแจกจ่ายบริษัท เพื่อการค้นหาและช่วย เหลือกรณี
อากาศยานประสบภัย

(4) กำหนดแผนการค้นหาและช่วย เหลือกรณีอากาศยานประสบภัย
และจัดให้มีการฝึกปฏิบัติ ประชุมปรึกษาหารือและปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ

(5) ติดต่อประสานงานกับศูนย์ประสานงานของ ประเทศใกล้เคียง

(6) ติดต่อประสานงานกับหน่วยค้นหาและช่วย เหลือและหน่วยระวังภัย
จนกระทั่ง เสร็จสิ้นภารกิจ

ข. หน่วยค้นหาและช่วย เหลือมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ปฏิบัติการค้นหาและช่วย เหลือกรณีอากาศยานประสบภัย

(2) แจ้งชนิดและจำนวนบริษัท ตลอดจนกำลัง เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการ-
ค้นหาและช่วย เหลือให้ศูนย์ประสานงานทราบ

(3) รายงานการปฏิบัติและการ เคลื่อนไหวให้ศูนย์ประสานงานทราบ-
ทุกระยะ

ค. หน่วยระวังภัยมีหน้าที่รับ-ส่งข่าวติดต่อระหว่างบุคคลผู้รายงานข่าว
อากาศยานประสบภัยกับศูนย์ประสานงาน

ข้อ 6. บริษัท

ก. ศูนย์ประสานงานควรมีบริษัทอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ คือ:

โทรศัพท์และวิทยุ โทร เลข โทรศัพท์

แผนที่มาตราส่วน ใหญ่ของประเทศไทย เพื่อแสดงตำแหน่งอากาศยาน

อับปาง

แผนภูมิแสดงตำแหน่งและการ เคลื่อนไหวของอากาศยานและ เรือ

แผนผังแสดงที่ตั้งของหน่วยค้นหาและช่วย เหลือ เอกสารแสดงหน่วยที่

เกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่ตั้งและหมายเลข โทรศัพท์

- 145 -

ข. หน่วยค้นหาและช่วยเหลือควรมีบริภัณฑ์อย่างน้อย ดังต่อไปนี้ คือ เครื่องมือสื่อสาร เพื่อติดต่อกับศูนย์ประสานงานและหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออื่น ๆ ได้สะดวกและรวดเร็ว เครื่องดำรงชีพ เพื่อส่ง ไป ให้แก่ผู้รอดชีวิต ประกอบด้วยผ้าห่มและเครื่องแต่งกาย เครื่องปฐมพยาบาลและยารักษา น้ำและอาหารและบริภัณฑ์อื่น ๆ เช่น มีดและขวาน เป็นต้น เครื่องดำรงชีพ เหล่านี้ ควรบรรจุไว้ในหีบห่อ มีป้ายสีต่าง ๆ ตามประเภทของสิ่งของและมีรายการพร้อมคำแนะนำการใช้กำกับไว้ด้วย

หมวด 2

การเตรียมเพื่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ข้อ 2. แผนเตรียมการของศูนย์ประสานงาน

ศูนย์ประสานงานจะต้องมีแผนปฏิบัติงาน เพื่อดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยไว้อย่างน้อย ดังต่อไปนี้ คือ:

ก. วางระบบการสื่อสารและต้องรอบรูถึงวิธีทางของการคมนาคมต่าง ๆ ภายในเขตการค้นหาและช่วยเหลือ

ข. มีเอกสารแสดงการจัดและขีดความสามารถของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือกับกำหนดชื่อเรียกขานให้แก่หน่วยระวางภัย

ค. มีบัญชีบริการอื่น ๆ ทั้งของส่วนบุคคลและของสาธารณะ ตลอดจนบัญชี พาหนะ ในการขนส่ง ซึ่งเห็นว่าจะ เป็นประโยชน์แก่การค้นหาและช่วยเหลือ

ง. มีรายการที่ตั้ง สัญญาณเรียกขาน เวลาเฝ้าฟังความถี่คลื่นวิทยุของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือกับของสถานีวิทยุอื่น ๆ ที่เห็นว่าจะสามารถให้ความช่วยเหลือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้

จ. มีแผนปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์ประสานงานการช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศข้างเคียง

- 146 -

- ฉ. วางแนวทางปฏิบัติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- ช. มีรายการวัตถุซึ่งเมื่อมองลงมาจากระดับสูงอาจทำให้เข้าใจผิดว่าเป็นอากาศยานที่ประสบภัยนั้นได้
- ซ. อำนวยความสะดวกและเต็มใจช่วยเหลือเพลิงให้อากาศยาน เรือ และยานต่าง ๆ ของรัฐผู้เป็นภาคีสมาชิกช่วยเหลือเท่าที่จะทำได้ เมื่อได้รับการขอรับรอง
- ฅ. เตรียมการเพื่อจะได้ทราบการเคลื่อนไหวของเรือต่าง ๆ ซึ่งมีภารกิจการค้นหาและช่วยเหลือและพร้อมที่จะปฏิบัติการได้ในเมื่อมีการค้นหาและช่วยเหลือเกิดขึ้น

ข้อ 8. แผนเตรียมการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออย่างน้อยจะต้อง:

- ก. รوبرู้แผนปฏิบัติงานของศูนย์ประสานงานที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตน
- ข. จัดให้มีการฝึกซ้อมเป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเจ้าหน้าที่ทั้งหลายซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำการค้นหาและช่วยเหลือนั้น สามารถปฏิบัติการได้ตลอดเวลา
- ค. เตรียมยานพาหนะเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือตามจำนวนที่ต้องการไว้ให้พร้อม
- ง. เตรียมเครื่องบริโภคน้ำ ยา เครื่องสัญญาณ และเครื่องช่วยชีวิตอื่น ๆ พร้อมทั้งบริภัณฑ์เพื่อการค้นหาและช่วยเหลือไว้ให้เพียงพอ
- จ. รายงานให้ศูนย์ประสานงานทราบไว้เสมอถึงจำนวนและสภาพความพร้อมพร้อมของบริภัณฑ์เพื่อการค้นหาและช่วยเหลือ

ข้อ 9. ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องมีบัญชีรายการบริภัณฑ์ช่วยชีวิตซึ่งมีอยู่ในอากาศยาน เช่น แพช่วยชีวิตและพลุด่าง ๆ แบบใด สีใด จำนวนเท่าใด รวมทั้งรายละเอียด

- 147 -

เวชภัณฑ์ น้ำดื่ม ชนิดและความถี่ของวิทยุ กระเป๋าสำหรับใช้ยามฉุกเฉิน พร้อมทั้งจะแจ้งให้
ศูนย์ประสานงานทราบทันทีและทุกโอกาสเมื่อทราบข่าวอากาศยานของคนประสพภัย

หมวด 3

วิธีปฏิบัติการ

ข้อ 10. ข่าวเกี่ยวแก่เหตุฉุกเฉิน

เมื่อเจ้าหน้าที่ หน่วยงานและช่วยเหลือ หน่วยระวางภัยหรือหน่วยอื่นใด ได้
ทราบเหตุการณ์อันควร เชื่อได้ว่า มีอากาศยานประสพภัยจะต้องรีบส่งข่าวทั้งหมดให้ศูนย์ประสาน
งานทราบทันที

ข่าวเกี่ยวแก่เหตุฉุกเฉินที่ได้รับจากหน่วยใด ๆ เว้นแต่จากหน่วยบริการ
จราจรทางอากาศ ศูนย์ประสานงานจะต้องพิจารณาประเมินค่าและกำหนดชั้นของภาวะฉุกเฉิน
นั้น เพื่อจะได้ปฏิบัติการตามควรแก่กรณีต่อไป

ข้อ 11. วิธีปฏิบัติการของศูนย์ประสานงาน

ก. ชั้นสงสัย

ระหว่างที่อยู่ในชั้นสงสัย ศูนย์ประสานงานจะต้องติดต่ออย่างใกล้ชิดกับ
หน่วยบริการจราจรทางอากาศและหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทราบข่าวที่เป็นประโยชน์แก่
การพิจารณากำหนดชั้นภาวะฉุกเฉินที่แน่นอนได้โดยเร็ว ให้ศูนย์ประสานงานใช้ดุลพินิจในอันที่จะ
แจ้งสถานการณ์ในภาวะฉุกเฉินชั้นสงสัยแก่ศูนย์ประสานงานแห่งอื่น ถ้าเป็นการสมควร

ข. ชั้นเตรียมพร้อม

เมื่อเหตุการณ์เข้าขั้นเตรียมพร้อม ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งให้
หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ ตลอดถึงหน่วยบริการอื่น ๆ ที่จะสามารถค้นหาและช่วยเหลือทราบ
ทันทีเพื่อพร้อมที่จะออกไปปฏิบัติการ

ค. ชั้นประท้วง

เมื่อเชื่อว่าอากาศยานประท้วงหรืออยู่ในชั้นประท้วง ศูนย์ประสานงานจะต้องปฏิบัติตามลำดับหัวข้อต่อไปนี้ เว้นแต่เหตุการณ์จะบังคับเป็นอย่างอื่น

- (1) แจ้งให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลือที่เหมาะสม ตลอดถึงบริการอื่น ๆ ที่จะสามารถค้นหาและช่วยเหลือออกปฏิบัติการตามแผนที่กำหนดไว้ใน ข้อ 7.
- (2) สอบหาตำบลที่อากาศยานประท้วงให้แน่ ประมาณความคลาดเคลื่อนของค่าปลงและนำสิ่งแวดลอมต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดเขตพื้นที่ที่จะทำการค้นหา
- (3) แจ้งเหตุการณ์และการ เคลื่อนไหว ให้ผู้ดำเนินการ เดินทางของอากาศยานที่ประท้วงทราบตลอดเวลา
- (4) แจ้งเหตุการณ์ให้ศูนย์ประสานงานของประเทศข้างเคียงทราบ-เมื่อเห็นว่า ศูนย์ประสานงานนั้น อาจให้ความช่วยเหลือหรือเพิ่มพูนที่ตองปฏิบัติการนี้
- (5) แจ้งภาวะฉุกเฉินชั้นประท้วงนี้ ให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องทราบ หากข่าวเกี่ยวแก่เหตุฉุกเฉินนั้น เป็นข่าวที่ได้รับมาจากหน่วยอื่นมิใช่หน่วยบริการจราจรทางอากาศ
- (6) หากจำเป็น ให้ขอร้องอากาศยาน เรือ หรือบริการอื่น ๆ ซึ่งมิได้กำหนดไว้ในแผนงานค้นหาและช่วยเหลือ แต่อยู่ในฐานะที่จะกระทำได้ ให้เฝ้าฟังการส่งข่าวจากอากาศยานที่ประท้วงนั้นด้วย
- (7) กำหนดแผนปฏิบัติการชั้นโดยอาศัยเหตุการณ์ที่ได้รับมา และแจ้งแผนนี้ ให้เจ้าหน้าที่ระบุใน ข้อ 12. และ ข้อ 13. ทราบไว้เป็นทางปฏิบัติด้วย
- (8) แก้ไขแผนปฏิบัติการตาม (7) ให้เหมาะสมกับเหตุการณ์
- (9) แจ้งเหตุการณ์ให้รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานทราบ
- (10) แจ้งเหตุการณ์ให้พนักงานผู้ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานทราบ
- (11) บอกเลิกการขอความร่วมมือจากอากาศยาน เรือ หรือบริการอื่น ๆ ตาม (6) ในเมื่อหมดความจำเป็นแล้ว

- 149 -

(ง) การปฏิบัติและความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
เมื่อไม่ทราบตำแหน่งที่ประสบภัย

ในกรณีที่อากาศยานอยู่ในขั้นภาวะฉุกเฉินและไม่ทราบตำแหน่งของอากาศยาน
ให้ดำเนินการดังนี้

(1) เมื่อศูนย์ประสานงานได้รับแจ้งข่าวอากาศยานอยู่ในขั้นภาวะ -
ฉุกเฉิน โดยยังไม่ทราบว่าปฏิบัติอันเหมาะสมเป็นหน้าที่ของศูนย์ใด ก็ให้ศูนย์ประสานงานรับหน้าที่
ปฏิบัติการโดยอนุโลมตามที่ระบุไว้ใน ข้อ 11 ค. และทำความเข้าใจกับศูนย์ประสานงานข้างเคียงเพื่อ
กำหนดให้ศูนย์ประสานงานใดเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง

(2) นอกจากศูนย์ประสานงานที่เกี่ยวข้องจะได้ตกลงร่วมกัน เป็น -
อยู่จริงแล้ว ศูนย์ประสานงานที่หน้าที่โดยตรงคือ ศูนย์ประสานงานที่รับผิดชอบใน

- พื้นที่ซึ่งอากาศยานนั้นอยู่ตามรายงานที่อยู่ครั้งสุดท้าย
- พื้นที่ซึ่งอากาศยานนั้นกำลังบิน ไปสู่เมื่อรายงานที่อยู่ครั้ง -

สุดท้าย ณ เขตติดต่อของพื้นที่การค้นหาและช่วยเหลือ

- พื้นที่ซึ่งอากาศยานนั้น มุ่ง ไปลง ในกรณีอากาศยานซึ่งไม่มี

เครื่องวิทยุสื่อสาร 2 ทางที่เหมาะสมหรือไม่ โดยขยายได้ข้อกำหนดที่จะต้องทำการสื่อสารทางวิทยุ

(3) เมื่ออากาศยานอยู่ในขั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ประสานงานผู้รับ
รับผิดชอบประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือจะต้องแจ้งให้ศูนย์ประสานงานทั้งหลายในเส้นทางบินของ -
อากาศยานนั้น รวมทั้งศูนย์ประสานงานอื่นซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบอยู่ภายในบริเวณของอากาศยานจาก
จุดที่อยู่ครั้งสุดท้ายทราบ ซึ่งเหตุการณ์ฉุกเฉินและความคืบหน้าต่อมา - และศูนย์ประสานงานทั้งหลาย
ดังกล่าวจะแจ้งข่าวซึ่งตนได้รับทราบมาอันเกี่ยวกับเหตุฉุกเฉินนั้น ให้ศูนย์ประสานงานผู้รับผิดชอบทราบ
เช่นเดียวกัน

จ. การแจ้งข่าวให้อากาศยานในเขตแถลงข่าวการบินทราบ

เมื่ออากาศยานอยู่ในขั้นประสบภัย ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งข่าวการ
ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือที่กำลังดำเนินอยู่ให้แก่หน่วยบริการจราจรทางอากาศเพื่อผ่านข่าวนั้น ให้
อากาศยานซึ่งทำการบินอยู่ในเขตแถลงข่าวการบินของตนทราบ

- 150 -

ข้อ 12. วิธีปฏิบัติการ ในกรณีซึ่งการปฏิบัติอยู่ในความรับผิดชอบของ 2 รัฐ หรือมากกว่า

ในกรณีการค้นหาและช่วยเหลืออยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐให้ศูนย์ประสานงานปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์ประสานงานอื่น เมื่อได้รับคำขอร้อง

ข้อ 13. วิธีปฏิบัติการของหัวหน้าหน่วยในสนาม

หัวหน้าหน่วยในสนามจะต้องปฏิบัติตามดังนี้

ก. สิ่งการแก่หน่วยภายใต้การอำนวยการของตนแล้ว แจ้งให้ศูนย์ประสานงานทราบถึงการสั่งงานนั้นด้วย

ข. รายงานการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานทราบทุกกระยะ

ข้อ 14. วิธีปฏิบัติการของศูนย์ประสานงานเมื่อสิ้นภาวะฉุกเฉิน

ก. ระหว่างที่ภาวะฉุกเฉินอยู่ในขั้นสงสัยหรือขั้นเตรียมพร้อม เมื่อศูนย์ประสานงานได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งให้ศูนย์ประสานงานแห่งอื่น หรือหน่วยบริการต่าง ๆ ซึ่งตนได้ติดต่อไว้ตาม ข้อ 11 ก. และ ข. ทราบ

ข. ระหว่างที่ภาวะฉุกเฉินอยู่ในขั้นประสับภัย เมื่อศูนย์ประสานงานได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว หรือเมื่อเห็นว่าการปฏิบัติควรจะยุติได้แล้วศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานแห่งอื่น หรือหน่วยบริการต่าง ๆ ซึ่งตนได้ติดต่อไว้ตาม ข้อ 11 ค. ทราบ และยุติการปฏิบัติแล้วแต่กรณี

นอกจากนั้น ศูนย์ประสานงานจะได้หาข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติของศูนย์ประสานงานแห่งอื่น ซึ่งอาจยังดำเนินการอยู่

ข้อ 15. วิธีปฏิบัติการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

เมื่อได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงาน หน่วยค้นหาและช่วยเหลือจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

- 151 -

- ก. ออกปฏิบัติการตามที่ได้รับแจ้ง
- ข. รายงานให้ศูนย์ประสานงานทราบไว้เสมอถึงจำนวนและสภาพความพร้อมพร้อมของบริภัณฑ์การค้นหาและช่วยเหลือ
- ค. รายงานให้ศูนย์ประสานงานทราบไว้เสมอถึงการปฏิบัติ

ข้อ 16. วิธีปฏิบัติการของหัวหน้าหน่วยช่วยเหลือ ณ ที่เกิดอุบัติเหตุ บุคคลผู้เป็นหัวหน้าในการช่วยเหลือ ณ ที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องปฏิบัติตามที่ ศูนย์ประสานงานแจ้งไป และจะต้อง

- ก. ระมัดระวังไม่ให้เกิดไฟไหม้อากาศยาน
- ข. ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รอดชีวิต
- ค. ดูแลมิให้ผู้ใด เคลื่อนที่หรือ เปลี่ยนแปลงซึ่งอากาศยานหรือส่วนของ อากาศยานที่ชำรุดหรือรอยที่อากาศยานทำไว้จนกว่าจะรวบรวมหลักฐานที่ต้องการสำหรับการสอบสวน หาสาเหตุแห่งอุบัติเหตุได้ครบถ้วนแล้ว เว้นเสียแต่จะมีความจำเป็นเพื่อการช่วยเหลือผู้รอดชีวิต หรือ ได้รับคำสั่งให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่น

ข้อ 17. วิธีปฏิบัติการของผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งพบเห็นอุบัติเหตุ เมื่อพบเห็นอากาศยานอื่น หรือยานพาหนะทางบกทางน้ำประสบนัย ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ เว้นไว้แต่ไม่สามารถที่จะกระทำได้

- ก. เผ่าดูอากาศยาน หรือยานพาหนะที่ประสบนัยจนกว่าหมดความจำเป็น หรือไม่สามารถวนเวียนอยู่ ณ บริเวณนั้นได้
- ข. หากไม่อาจทราบตำบลที่อยู่อย่างแน่นอนของตนเอง ก็ให้ปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อช่วยในการกำหนดตำบลแห่งนั้น
- ค. รายงานศูนย์ประสานงานหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศให้ทราบ รายละเอียดต่อไปนี้มากที่สุดเท่าที่สามารถจะรายงานได้
 - แบบ เครื่องหมายและสภาพของอากาศยานหรือยานพาหนะที่ประสบนัย
 - ตำบลที่อยู่ของอากาศยานหรือยานพาหนะนั้น บ่ง เป็นพิกัดทางภูมิศาสตร์หรือระยะทางและทิศจริงจากจุดเด่น ในภูมิประเทศ

- 152 -

- เวลาที่พบเป็น เวลา GMT
 - จำนวนบุคคลที่เห็น
 - บุคคลที่เห็นบนละตงอากาศยานหรือยานพาหนะหรือไม่
 - จำนวนบุคคลที่เห็นอยู่ในน้ำ
 - สภาพทางร่างกายของผู้รอดชีวิตตามที่ปรากฏ
- ง. ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำขอร้องของศูนย์ประสานงาน

หากผู้ควบคุมอากาศยาน เครื่องแรก ซึ่งไปถึงยังจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่สามารถติดต่อกับศูนย์ประสานงานหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ ผู้ควบคุมอากาศยาน เครื่องนั้น จะต้องริหาระปฏิบัติการดังกล่าวข้างบนนี้ จนกว่าจะตกลงมอบหมายหน้าที่ให้แก่ผู้ควบคุมอากาศยาน เครื่องอื่น ซึ่งไปถึงภายหลังที่สามารถจะติดต่อกับศูนย์ประสานงานหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ ได้ดีที่สุด

ข้อ 18. วิธีปฏิบัติการของผู้ควบคุมอากาศยาน ซึ่งได้ยินสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตราย

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยาน เครื่องใด ซึ่งไม่ใช่อากาศยานที่ปฏิบัติการค้นหา ได้ยินสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตราย จะต้องปฏิบัติดังนี้

- ก. หากทราบตำแหน่งที่อยู่ของอากาศยานประสับภัย ให้กำหนดไว้ในแผนที่
- ข. หากสามารถจะทำได้ ให้หาทิศทางของสัญญาณที่ส่งมา
- ค. หากสามารถจะทำได้ ให้บินตรงไปยังตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ ในระหว่างที่รอคำสั่งหรือคำขอร้องของศูนย์ประสานงาน หรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ

ข้อ 19. วิธีปฏิบัติการของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ในกรณีที่อากาศยานประสับภัยและมีผู้เสียชีวิต ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องดำเนินการให้ผู้เกี่ยวข้องมารับศพ ไปโดยด่วน เมื่อการสอบสวนกรณีอุบัติเหตุในส่วนที่เกี่ยวข้องกับศพเสร็จสิ้นแล้ว และให้เป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดการขอรับมรณบัตร รวมทั้ง ใบอนุญาตเก็บ ผัง เภา หรือย้ายศพ แล้วแต่กรณี ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนราษฎร หาก

- 154 -

เมื่ออากาศยาน เข้าใจความหมายของรหัสทัศนสัญญาณ ให้ตอบรับทราบโดยวิธี
โคลงปีกหรือ โดยวิธีทงเข้า ข้อบังคับนี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2507

พลโท พ. ปุณณกันต์
ประธานกรรมการการบินพลเรือน



บันทึกข้อความ

142

ส่วนราชการ _____ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ที่ คชอ. / _____ วันที่ _____

เรื่อง รายงานอากาศยานประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น _____

เรียน อชอ. ผ่าน รขอ.ปภ., ผอ.สมป., ผอ.คชอ.

ศูนย์ประสานงานฯ ขอรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุตามข้อมูลที่ได้รับ ดังนี้: วัน-เวลาที่เกิดเหตุ.....

แบบอากาศยาน..... เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน.....

เจ้าของ / ผู้ดำเนินการเดินอากาศ / ผู้เช่า.....

ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน

ผู้เสียชีวิต ราย บาดเจ็บสาหัส ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ราย

ประเภทการบิน บินประจำ เช่าเหมา ผึก ส่วนบุคคล ทดลองบิน

ท่าการบินจาก จะไปยัง

ลักษณะของอุบัติเหตุ.....

ตำบล / จุดพิกัดที่เกิดเหตุ

ความเสียหายของอากาศยาน

การช่วยเหลือเบื้องต้น

ข้อมูลอื่นๆ

รายงานนี้ได้รับแจ้งจาก

เมื่อ วัน เวลา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบในชั้นหนึ่งก่อน

..... ผู้รายงาน
 (.....)
 เจ้าหน้าที่เวรศูนย์ประสานงานฯ

วันที่ เดือน พ.ศ.

เรื่อง รายงานอากาศยานประสบภัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ

รายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัยตามข้อมูลที่ได้รับ ดังนี้

วัน เวลา ที่เกิดเหตุแบบอากาศยาน

สัญชาติและทะเบียนเที่ยวบินที่

เส้นทางผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยานชื่อนักบินผู้ช่วย

จำนวนลูกเรือ คน ผู้โดยสาร คนผู้เสียชีวิต คน

บาดเจ็บสาหัสคน บาดเจ็บเล็กน้อย คน ไม่บาดเจ็บ คน

ตำบล/จุดพิกัดที่เกิดเหตุ

.....

ประเภทการบิน(ประจำ, เช่าเหมา, ฝึก, ส่วนบุคคล, ทดลองบิน, อื่นๆ)

ลักษณะของการเกิดเหตุ

..... (ขณะทำการบินในเส้นทางบิน, ขณะทำการวิ่งขึ้น-ลง, อื่นๆ)

ความเสียหายของอากาศยาน.....

การช่วยเหลือเบื้องต้น

ข้อมูลอื่น ๆ

รายงานนี้ได้รับแจ้งจากเมื่อ วัน เวลา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบไว้ชั้นหนึ่งก่อน

ขอแสดงความนับถือ

หมายเหตุ : กรอกรายละเอียดในแบบรายงานฯ นี้ เท่าที่จะสามารถให้ได้โดยมิชักช้า
และไม่จำเป็นต้องรอจนรายการสมบูรณ์แล้วจึงส่ง
ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
โทร. 0-2286-0594 และ 0-2286-0506 โทรสาร 0-2287-3186 (ตลอด 24 ชั่วโมง)

คำสั่งสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ที่ 1/2546

เรื่อง การรายงานข่าวเกี่ยวกับอากาศยานและเรือประสบภัย

เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงของ กระทรวงคมนาคม และ กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ทราบข่าวเกี่ยวกับอากาศยานและเรือประสบภัย โดยรวดเร็ว เพื่อพิจารณาสั่งการตามที่เหมาะสม และเพื่อชี้แจงแก่ผู้เกี่ยวข้องตลอดจนสื่อมวลชนได้ทราบ จึงให้เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. เมื่อศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยได้รับแจ้งข่าวเกี่ยวกับอากาศยานและเรือประสบภัยแล้ว ให้แจ้ง ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม และต่อจากนั้นให้ ศูนย์ประสานงานฯ รีบรายงานข่าวดังกล่าวให้ผู้บังคับบัญชาดังต่อไปนี้ได้ทราบ โดยมีขัณฑ์ คือ


- 1.1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- 1.2 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
- 1.3 ปลัดกระทรวงคมนาคม
- 1.4 รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)
- 1.5 อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
- 1.6 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
- 1.7 ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ข้อ 2. ในการรายงานข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัย ให้ประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

- 2.1 แบบอากาศยาน เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน
- 2.2 ชื่อเจ้าของอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้เช่าอากาศยานนั้น (ถ้ามี)
- 2.3 ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยานและนักบินผู้ช่วย (ถ้ามี)
- 2.4 วัน และเวลาที่อากาศยานประสบภัยหรือเกิดอุบัติเหตุ
- 2.5 จุดสุดท้ายที่อากาศยานออกเดินทางและจุดที่อากาศยานนั้นตั้งใจจะไปลง
- 2.6 สถานที่เกิดเหตุเป็น ตำบล อำเภอ จังหวัด หรือ ตำบลที่ใกล้เคียงกับสถานที่สำคัญ ๆ ซึ่งเป็นที่รู้จักโดยทั่วไป
- 2.7 จำนวนผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยาน
- 2.8 จำนวนคนที่เสียชีวิตและจำนวนคนที่บาดเจ็บสาหัส

- ข้อ 3. ในการรายงานข่าวเกี่ยวกับเรือประมงให้ประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้
- 3.1 ชนิดของเรือ (เรือโดยสาร เรือสินค้า เรือบรรทุกน้ำมัน ฯลฯ ขนาด ชื่อ และ สัญชาติของเรือ)
 - 3.2 ตำแหน่งที่อยู่ของเรือเป็นจุดพิกัด หรือเป็นระยะและทิศทางจริงจากสถานที่ใกล้เคียง
 - 3.3 ชื่อของบริษัทเดินเรือ หรือตัวแทน (ถ้ามี)
 - 3.4 วัน และเวลาที่เกิดเหตุ
 - 3.5 จำนวนคนที่เสียชีวิต และจำนวนคนที่บาดเจ็บสาหัส
 - 3.6 จำนวนคนที่ละทิ้งเรือ
 - 3.7 ทำเรือหรือจุดที่เรือออกเดินทาง
 - 3.8 ทำเรือหรือจุดที่เรือจะเข้าและจอด
- ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2546


(นายบุญเทพ วนัสบดีกุล)

ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ

แนวคำถามในการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายแบบเจาะลึก

<u>กลุ่มที่ 1</u>	กลุ่มเป้าหมายระดับผู้บริหาร
<u>กลุ่มที่ 2</u>	กลุ่มเป้าหมายระดับเจ้าหน้าที่

1. ความคิดเห็นที่มีต่อแผนการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมงภัย
2. แผนการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมงภัย มีวิธีการติดต่อสื่อสารประสานงานการค้นหา และช่วยเหลือฯ ภายในองค์กร และภายนอกองค์กรอย่างไร
3. ศูนย์ประสานงานการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมงภัย มีการจัดการในภาวะวิกฤตอย่างไร ในกรณีศึกษา 2 กรณี
4. ท่านพบว่าแผนการค้นหา และช่วยเหลือฯ สามารถนำมาใช้ได้กับกรณีศึกษา 2 กรณีได้หรือไม่ อย่างไร ถ้าไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ มีลักษณะการดำเนินงานอย่างไร
5. ในกระบวนการติดต่อสื่อสารประสานงานทั้งภายใน และภายนอกองค์กร ท่านพบปัญหา อุปสรรคอะไรบ้าง และมีวิธีการแก้ไขอย่างไร
6. การจัดการในภาวะวิกฤติของศูนย์ประสานงานฯ พบปัญหา อุปสรรคอะไรบ้าง และมีวิธีการแก้ไขอย่างไร
7. ท่านมีความคิดเห็นต่อการช่วยเหลือในภาวะเร่งด่วนอย่างไร
8. ความสอดคล้องของแผนการค้นหา และช่วยเหลือฯ ที่นำมาใช้กับกรณีศึกษา 2 กรณี
9. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดทำแผน และกระบวนการติดต่อสื่อสารระหว่างศูนย์ประสานงาน กับหน่วยค้นหา และช่วยเหลือ หรือหน่วยระงับภัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวพิมลพรรณ สุวรรณทัต เกิดเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2523 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ในปี พ.ศ.2545 และเข้าทำงานที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 จนถึงปัจจุบัน และได้ศึกษาต่อในหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี พ.ศ.2547

พิมลพรรณ สุวรรณทัต

