



คู่มือการปฏิบัติงาน (Work Manual)

กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน
สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สิงหาคม ๒๕๖๐

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ก

สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์ของการจัดทำคู่มือ	๑
๒. ขอบเขต	๑
๓. คำจำกัดความ	๑
๔. หน้าที่ความรับผิดชอบ	๕
๕. Work Flow กระบวนการ	๙
๖. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	๑๓
๗. มาตรฐานคุณภาพงาน	๒๓
๘. ระบบติดตามประเมินผล	๒๗
๙. เอกสารอ้างอิง	๒๗
๑๐. แบบฟอร์มที่ใช้	๒๘
ภาคผนวก	๒๙
ภาคผนวก ๑ ตัวอย่างแบบฟอร์ม	๓๐
- แบบข้อมูลอากาศยาน	๓๑
- แบบบันทึกประวัตินักบิน	๓๔
- แบบบันทึกถ้อยคำนักบิน	๓๘
- แบบบันทึกถ้อยคำนายช่างประจำอากาศยาน	๔๑
- แบบบันทึกถ้อยคำพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ	๔๔
- แบบบันทึกถ้อยคำผู้เห็นเหตุการณ์	๔๗
ภาคผนวก ๒ รายชื่อผู้จัดทำ	๕๐
- รายชื่อผู้จัดทำ	๕๑

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑

๑. วัตถุประสงค์ของการจัดทำคู่มือ

๑.๑ เพื่อให้สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สสย.) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีคู่มือการปฏิบัติงานที่ชัดเจนอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ที่แสดงถึงรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานของกิจกรรม/กระบวนการต่าง ๆ ของหน่วยงาน และสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานที่มุ่งไปสู่การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดผลงานที่ได้มาตรฐานเป็นไปตามเป้าหมาย ได้ผลผลิตหรือการบริการที่มีคุณภาพ และบรรลุข้อกำหนดที่สำคัญของกระบวนการ

๑.๒ เพื่อเป็นหลักฐานแสดงวิธีการทำงานที่สามารถถ่ายทอดให้กับผู้เข้ามาปฏิบัติงานใหม่ พัฒนาให้การทำงานเป็นมืออาชีพ และใช้ประกอบการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากร รวมทั้งแสดงหรือเผยแพร่ให้กับบุคคลภายนอก หรือผู้ให้บริการ ให้สามารถเข้าใจและใช้ประโยชน์จากกระบวนการที่มีอยู่เพื่อขอการรับบริการที่ตรงกับความต้องการ

๑.๓ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของ สสย. ได้มีความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติของกระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และสามารถปฏิบัติงานได้ถูกต้องตามมาตรฐานของกระบวนการอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมาย

๒. ขอบเขต

คู่มือการปฏิบัตินี้ครอบคลุมขั้นตอนการปฏิบัติงานในการกิจหลักของ สสย. ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ คือ การทำหน้าที่สนับสนุนการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรของคณะกรรมการสอบสวน ตั้งแต่ขั้นตอนการรับแจ้งเหตุที่เกิดแก่อากาศยาน การพิจารณาเหตุการณ์ การแจ้งข่าวไปยังรัฐต่างประเทศและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) การรวบรวมข้อมูล การจัดทำร่างรายงาน การประสานงาน การจัดการประชุม การติดตาม การเผยแพร่ข้อมูล เป็นต้น

๓. คำจำกัดความ

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยสำหรับอากาศยานที่มีคนอยู่บนอากาศยาน เหตุการณ์นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน หรือสำหรับอากาศยานที่ไม่มีคนอยู่บนอากาศยาน เหตุการณ์นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่อากาศยานพร้อมที่จะ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒

เคลื่อนที่เพื่อจะทำการบิน จนถึงเวลาที่หยุดเคลื่อนที่เมื่อเวลาสิ้นสุดการบินและระบบขับเคลื่อนหลักหยุดทำงาน ซึ่งในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น นั้น

(๑) มีบุคคลได้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

- อยู่ในอากาศยานนั้น หรือ
- สัมผัสโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้น รวมไปถึงส่วนต่าง ๆ ที่ได้หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

- สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น

ยกเว้น เมื่อการบาดเจ็บต่าง ๆ นั้น เกิดขึ้นจากเหตุตามธรรมชาติ เป็นการได้รับบาดเจ็บโดยตนเองหรือโดยบุคคลอื่น ๆ หรือเมื่อการบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นกับผู้ที่เกี่ยวข้องโดยสารอากาศยานซึ่งหลบซ่อนอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ

(๒) อากาศยานได้รับความเสียหายหรือได้รับความเสียหายเกี่ยวกับโครงสร้าง ซึ่ง

- มีผลกระทบที่ไม่ดีต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยาน และ

- ต้องการการซ่อมใหญ่หรือการเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว

ยกเว้น สำหรับเครื่องยนต์ใช้ไม่ได้หรือความเสียหายของเครื่องยนต์ ซึ่งความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเฉพาะกับเครื่องยนต์เดียว (รวมถึง ฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเฉพาะใบพัด ปลายปีก เสาคานปีก อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ ครีบบาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบเพื่อลดแรงต้านอากาศ แผงเครื่องวัดต่าง ๆ ประตูกักเก็บฐานล้อหน้าต่าง ด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยร้าวขนาดเล็กหรือช่องขนาดเล็กที่เกิดจากการเจาะบนผิวอากาศยาน) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยที่เกิดขึ้นกับใบพัดหลักของเฮลิคอปเตอร์ ใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากลูกเห็บ หรือนกชนอากาศยาน (รวมถึง ช่องขนาดเล็กที่เกิดจากการเจาะบริเวณฝาครอบที่ส่วนหัวของอากาศยาน)

(๓) อากาศยานสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้

ทั้งนี้ การได้รับบาดเจ็บซึ่งเป็นผลให้เสียชีวิตภายใน ๓๐ วัน หลังการเกิดเหตุการณ์ ให้ถือว่า เป็นการเสียชีวิตจากเหตุการณ์นั้น และอากาศยานจะถูกพิจารณาว่าสูญหาย เมื่อหน่วยงานหรือผู้ที่มีอำนาจประกาศสิ้นสุดการค้นหา โดยที่ยังไม่สามารถบอกตำแหน่งที่อยู่ของอากาศยานได้

“ผู้แทน” หมายความว่า

(๑) ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐต่างประเทศให้เข้าร่วมในการสอบสวนของคณะกรรมการ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๓

(๒) ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้เข้าร่วมในการสอบสวนที่ดำเนินการโดยรัฐต่างประเทศ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

“ที่ปรึกษา” หมายความว่า

(๑) ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐต่างประเทศให้ช่วยเหลือผู้แทนของรัฐดังกล่าว ในการเข้าร่วมในการสอบสวนตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้

(๒) ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ช่วยเหลือผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งให้เข้าร่วมในการสอบสวนที่ดำเนินการโดยรัฐต่างประเทศ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

“อากาศยาน” หมายความว่า เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกิริยา แห่งอากาศเว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงเว้นไว้ในกฎกระทรวง ตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“สาเหตุ” หมายความว่า การกระทำ การละเลย เหตุการณ์ เงื่อนไข หรือการรวมกัน ของสิ่งทีกล่าวนมา ซึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ การหาสาเหตุมิได้มีความหมายถึง การหาผู้กระทำ ข้อผิดพลาด หรือการหาผู้ชดใช้ความผิดทางปกครอง แพ่ง หรืออาญา

“ปัจจัยสนับสนุน” หมายความว่า การกระทำ การละเลย เหตุการณ์ เงื่อนไข หรือการ รวมกันของสิ่งทีกล่าวนมา ซึ่งหากกำจัด หลีกเลียง หรือไม่ อาจลดความน่าจะเป็นของการเกิดอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์ หรือลดระดับความรุนแรงของสิ่งที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ การระบุปัจจัย สนับสนุนมิได้มีความหมายถึง การหาผู้กระทำข้อผิดพลาด หรือการหาผู้ชดใช้ความผิดทางปกครอง แพ่ง หรืออาญา

“เครื่องบินที่กการบิน” หมายความว่า เครื่องบินที่ชนิดใด ๆ ที่ติดตั้งบนอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์ในการสอบสวน

“อุบัติการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์นอกเหนือจากอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวข้องกับการ ปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการ ดังกล่าว

“การสอบสวน” หมายความว่า การปฏิบัติที่ถูกดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ในการ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมทั้ง การรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูล การสรุป รวมทั้ง การหาสาเหตุ และ/หรือปัจจัยสนับสนุน และการออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยตามความ เหมาะสม

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๔

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“ผู้ดำเนินการ” หมายความว่า บุคคล หน่วยงาน หรือกิจการ ที่ว่าจ้างให้ทำงานหรือเสนอที่จะรับจ้างทำงานเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน

“รายงานเบื้องต้น” หมายความว่า รายงานที่ใช้เผยแพร่ข้อมูลที่ได้รับในช่วงเริ่มต้นของการสอบสวนโดยทันที

“ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย” หมายความว่า ข้อเสนอของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวน ซึ่งข้อเสนอนั้นได้ถูกจัดทำขึ้นจากข้อมูลที่ได้มาจากการสอบสวนด้วยวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ โดยไม่มีกรณีใดที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการสร้างข้อสันนิษฐานในการกล่าวโทษหรือการหาผู้รับผิดชอบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ นอกจากข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แล้ว ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยอาจได้จากแหล่งต่าง ๆ เช่น การศึกษาด้านความปลอดภัย

“อุบัติการณ์รุนแรง” หมายความว่า อุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวข้องกับกรณีแวดล้อมที่บ่งชี้ว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยสำหรับอากาศยานประเภทที่ต้องมีคนควบคุมอยู่บนอากาศยาน อุบัติการณ์นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน หรือสำหรับอากาศยานประเภทที่ไม่ต้องมีคนควบคุมอยู่บนอากาศยาน อุบัติการณ์นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่อากาศยานพร้อมที่จะเคลื่อนที่เพื่อจะทำการบิน จนถึงเวลาที่หยุดเคลื่อนที่เมื่อเวลาสิ้นสุดการบิน และระบบขับเคลื่อนหลักหยุดทำงาน

“การบาดเจ็บสาหัส” หมายความว่า การบาดเจ็บที่เกิดแก่บุคคลที่อยู่ในอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บนั้น

(๑) ต้องการการรักษาพยาบาลมากกว่า ๔๘ ชั่วโมง ภายใน ๗ วัน เริ่มนับจากวันที่ได้รับบาดเจ็บหรือ

(๒) เป็นผลให้เกิดรอยแตกหรือหักของกระดูก (ยกเว้นรอยแตกหรือหักธรรมดาของนิ้วมือ นิ้วเท้า หรือจมูก หรือ

(๓) เกี่ยวข้องกับรอยถลอกซึ่งทำให้ เลือดไหลไม่หยุด เกิดความเสียหายของเส้นประสาทกล้ามเนื้อ หรือเอ็น หรือ

(๔) เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บของอวัยวะภายในใด ๆ หรือ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๕

(๕) เกี่ยวข้องกับแฟลไฟลวกระดับที่ ๒ หรือชั้นที่ ๓ หรือแฟลไฟลวใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อผิวร่างกายมากกว่าร้อยละ ๕ หรือ

(๖) เกี่ยวข้องกับการได้รับสิ่งที่มีเชื้อโรคติดต่อหรือโดนรังสีที่เป็นอันตรายที่สามารถพิสูจน์ได้

“รัฐผู้ออกแบบ” หมายความว่า รัฐที่มีอำนาจเหนือหน่วยงานที่รับผิดชอบการออกแบบต้นแบบ

“รัฐผู้ผลิต” หมายความว่า รัฐที่มีอำนาจเหนือหน่วยงานที่รับผิดชอบการประกอบชิ้นสุดท้ายของอากาศยาน

“รัฐที่เกิดเหตุ” หมายความว่า รัฐที่มีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐ

“รัฐเจ้าของทะเบียน” หมายความว่า รัฐที่รับอากาศยานนั้นขึ้นทะเบียนไว้

“รัฐผู้ดำเนินการ” หมายความว่า รัฐที่ซึ่งสถานที่ประกอบธุรกิจหลักของผู้ดำเนินการตั้งอยู่ หรือรัฐที่เป็นที่อยู่ถาวรของผู้ดำเนินการ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการดังกล่าวไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจ

“แผนนิรภัยแห่งชาติ” หมายความว่า บทกฎหมายและการดำเนินการซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความปลอดภัย

“European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS)” ระบบฐานข้อมูลเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานของสหภาพยุโรปที่ ICAO แนะนำให้ใช้

“European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS)” หมายความว่า ระบบฐานข้อมูลของสหภาพยุโรปที่ ICAO แนะนำให้ใช้

“International Civil Aviation Organization (ICAO)” หมายความว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๔. หน้าที่ความรับผิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวก.) มีอำนาจตามมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

ปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) มีอำนาจตามมาตรา ๖๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พิกัดอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๖

หัวหน้าสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (หสย.) ได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่กรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ (คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ และคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐)

นักตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน (นตบ.) สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการของคณะกรรมการ (คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ และคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐)

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร (คณะกรรมการ) หมายถึง คณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับแต่งตั้งโดย รวค. ตามมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๖๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังนี้

(๑) เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่

(๒) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ

และตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ สั่ง ณ วันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ และคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐ ดังนี้

(๑) สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรอย่างเป็นอิสระ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก อันมิใช่การตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลได้รับผิดไม่ว่าทางใด ๆ

(๒) ทำการรวบรวม บันทึกและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลจากเครื่องบันทึกการบิน (ถ้ามี) โดยมีขีดจำกัด

(๓) ให้สิทธิผู้แทน ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญที่ประเทศหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน

(๔) ขอให้ประเทศหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งผู้แทน ที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญ เข้าร่วมในการสอบสวน

(๕) แต่งตั้งผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมในการสอบสวน

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๗

(๖) พิจารณาเสนอความเห็นต่อปลัดกระทรวงคมนาคมหรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงมอบหมายตามมาตรา ๖๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ทราบโดยมิชักช้า ว่าไม่มีความจำเป็นต้องพิทักษ์อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานอีกต่อไป

(๗) พิจารณาจัดทำรายงานเบื้องต้น (Preliminary Report) และส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใน ๓๐ วัน นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ

(๘) พิจารณาจัดทำรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ (Accident/Incident Data Report) และส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดเท่าที่ทำได้หลังจากสอบสวน

(๙) จัดทำรายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) ของการสอบสวนอุบัติเหตุแต่ละกรณีให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ นั้น โดยให้เปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อสาธารณะ รวมทั้งเสนอรายงานนั้นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑๐) ในกรณีที่ไม่สามารถจัดทำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ ให้จัดทำรายงานฉบับกลาง (Interim Report) ทุกหนึ่งปีจนกว่าการสอบสวนนั้นจะแล้วเสร็จ โดยให้เปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อสาธารณะ รวมทั้งเสนอรายงานนั้นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๑๑) พิจารณาเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนต่อสาธารณะ ญาติของผู้เสียชีวิต และผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุ ตามความเหมาะสม

(๑๒) เสนอข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยที่ได้รับจากการสอบสวนไปยัง

(๑๒.๑) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเพื่อดำเนินการ

(๑๒.๒) หน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุของประเทศที่เกี่ยวข้อง และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อพิจารณาดำเนินการ

(๑๓) เสนอคำแนะนำว่าจำเป็นต้องมีการดำเนินการเชิงนิรภัยเป็นกรณีเร่งด่วน

(๑๔) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้ดำเนินการสอบสวนแล้วเสร็จไปยัง

(๑๔.๑) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเพื่อดำเนินการ

(๑๔.๒) หน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุของประเทศที่เกี่ยวข้อง และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อพิจารณาดำเนินการ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๘

(๑๕) ติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยและคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงนิรภัย โดยให้เปิดเผยให้สาธารณะทราบ และรายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบเป็นระยะตามความเหมาะสม

(๑๖) มอบการสอบสวนให้กับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนของต่างประเทศให้ดำเนินการสอบสวนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

(๑๗) หลังจากดำเนินการสอบสวนเสร็จแล้ว หากปรากฏว่ามีหลักฐานที่มีความสำคัญซึ่งอาจทำให้ผลการสอบสวนเปลี่ยนแปลงไป ให้เปิดการสอบสวนใหม่

(๑๘) กำหนดชั้นความลับของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน

(๑๙) พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเรื่องใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร กรณีอากาศยานขนส่ง (คณะกรรมการ) หมายถึง คณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับแต่งตั้งโดยคณะกรรมการ ดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานขนส่ง

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร กรณีอากาศยานส่วนบุคคล (คณะกรรมการ) หมายถึง คณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับแต่งตั้งโดยคณะกรรมการ ดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานส่วนบุคคล

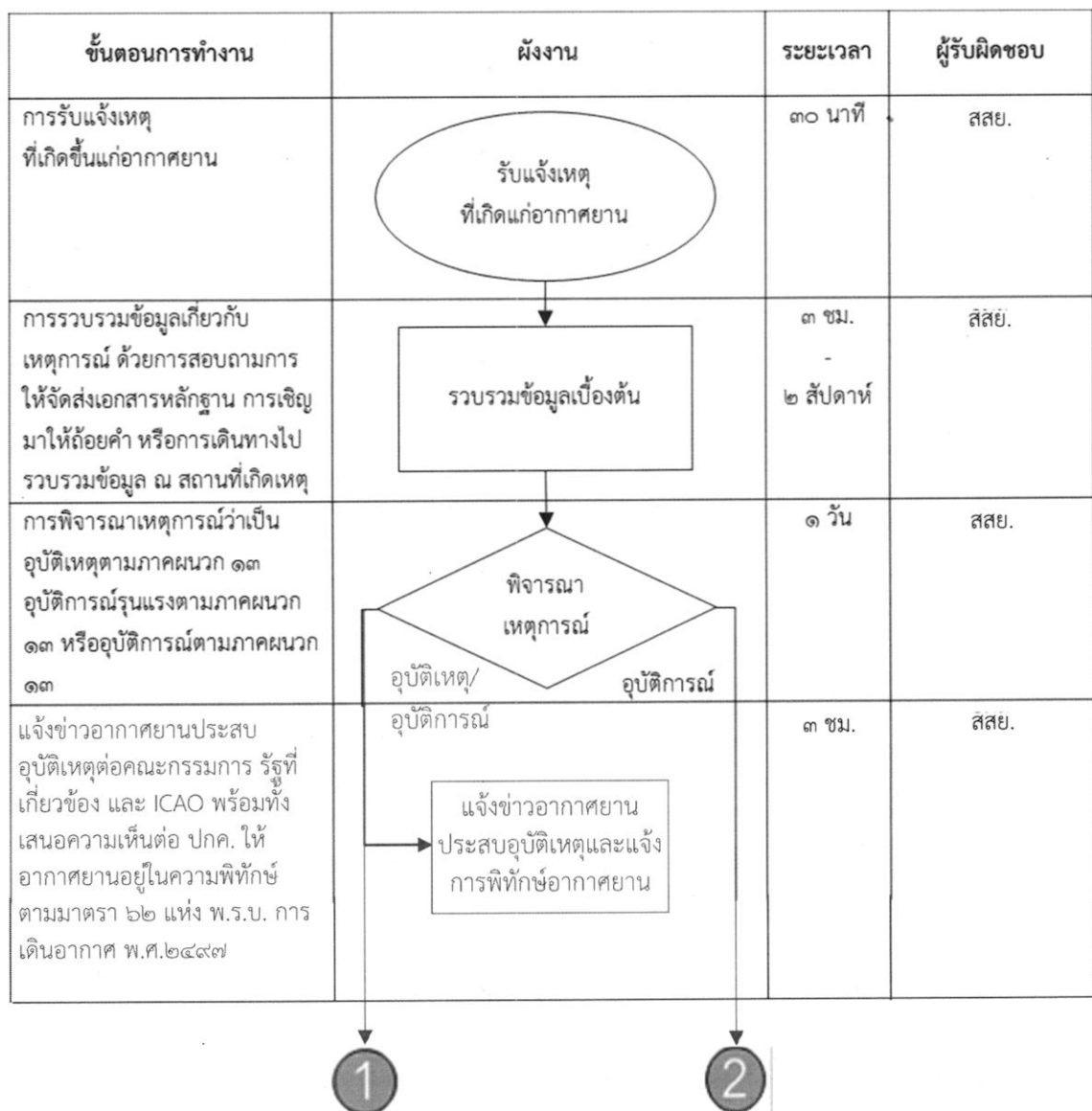
คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๙

๕. Work Flow กระบวนการ

ชื่อกระบวนการ: การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

ข้อกำหนดที่สำคัญ: สนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัด: ร้อยละความพึงพอใจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร/
คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร



คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๐

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ
การเสนอความเห็นของ คณะกรรมการต่อ ปกค. ให้อากาศยานพ้นจากความพิทักษ์		๓๐ นาที	สสย.
การบันทึกข้อมูลครั้งแรกลงใน ECCAIRS		๒ ชม.	สสย.
การจัดทำร่างรายงานเบื้องต้น		๒ วัน	สสย.
การจัดส่งรายงานเบื้องต้น		๑ ชั่วโมง	สสย.
การบันทึกถ้อยคำ		๑ วัน	สสย. กรรมการ อนุกรรมการ
การรวบรวมข้อเท็จจริง		๒ เดือน	สสย. กรรมการ อนุกรรมการ
การตรวจสอบ/การทดสอบด้าน เทคนิค		๑ วัน - ๒ สัปดาห์	สสย. กรรมการ อนุกรรมการ
การตรวจสอบข้อมูล		๑ เดือน	สสย.



คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๑

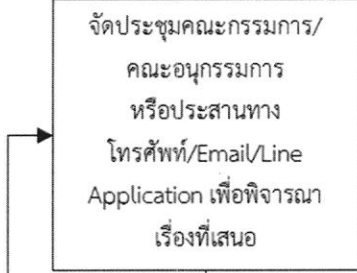
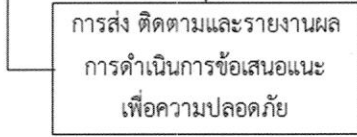
ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ
การจัดทำ/การแก้ไขร่างรายงานการสอบสวน	จัดทำ/แก้ไขร่างรายงานการ สอบสวนเสนอคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการพิจารณา	๕ เดือน	สสย.
การจัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือการประสาน ทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่ เสนอ	จัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือประสานทาง โทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณา เรื่องที่เสนอ	๑ วัน - ๑๐ วัน	สสย.
การเสนอความเห็นในการ ดำเนินการเชิงป้องกันต่อ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	เสนอความเห็นในการดำเนินการ เชิงป้องกันต่อคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ	๒๐ วัน	สสย.
การส่ง ติดตาม และรายงานผลการ ดำเนินการตามคำแนะนำเกี่ยวกับ การดำเนินการเชิงป้องกัน	ส่ง ติดตาม และรายงานผล คำแนะนำเกี่ยวกับ การดำเนินการเชิงป้องกัน	๒ วัน/ ๙๐ วัน	สสย.
การเสนอความเห็นเกี่ยวกับการ มอบการสอบสวนต่อ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	เสนอความเห็นและประสานงาน เกี่ยวกับการมอบการสอบสวนต่อ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	๓๐ วัน	สสย.
การประสานงานเกี่ยวกับการมอบ การมอบการสอบสวน	ประสานงานเกี่ยวกับการมอบ การสอบสวน	๕ วัน	สสย.
การจัดทำ/การแก้ไขร่างรายงาน ฉบับกลาง	จัดทำ/แก้ไขร่างรายงาน ฉบับกลางเสนอคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการพิจารณา	๒๐ วัน	สสย.
การส่งรายงานฉบับกลาง	ส่งรายงานฉบับกลาง ให้กับรัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO	๒ วัน	สสย.

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๒

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ
การพิมพ์ร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	พิมพ์ร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	๕ วัน	สสย.
การส่งร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	ส่งร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	๒ วัน	สสย.
การรับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน และเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	รับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน และเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	๑๕ วัน	สสย.
การจัดประชุมคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ หรือการประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่เสนอ	จัดประชุมคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ หรือประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่เสนอ	๑ วัน – ๑๐ วัน	สสย.
การจัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	จัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	๕ วัน	สสย.
การส่งและการเปิดเผยรายงานฉบับสุดท้ายการสอบสวน	ส่งและเปิดเผยรายงานฉบับสุดท้ายการสอบสวน	๕ วัน	สสย.
การรายงานผลการสอบสวนต่อ รวค.	รายงานผลการสอบสวนต่อ รวค.	๓ วัน	สสย.
การรับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยและการดำเนินการเชิงป้องกันจากรัฐต่างประเทศและเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	การรับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยและการดำเนินการเชิงป้องกันจากรัฐต่างประเทศและเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	๑๕ วัน	สสย.



คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๓

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ
การจัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือการประสาน ทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่ เสนอ	 <pre> graph TD A[จัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือประสานทาง โทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณา เรื่องที่เสนอ] --> B[การส่ง ติดตามและรายงานผลการ ดำเนินการข้อเสนอแนะเพื่อความ ปลอดภัย] </pre>	๑ วัน - ๑๐ วัน	สสย.
การส่ง ติดตามและรายงานผลการ ดำเนินการข้อเสนอแนะเพื่อความ ปลอดภัย	 <pre> graph TD A[การส่ง ติดตามและรายงานผลการ ดำเนินการข้อเสนอแนะเพื่อความ ปลอดภัย] </pre>	๒ วัน/๙๐ วัน	สสย.

๖. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

สสย. ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ ทำหน้าที่เพื่อสนับสนุนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุของคณะกรรมการ ซึ่งมีรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนการปฏิบัติงาน ดังนี้

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การรับแจ้งเหตุที่เกิดขึ้นแก่ อากาศยาน	สสย. รับแจ้งเหตุ ๑. ที่เกิดแก่อากาศยานภายใน ราชอาณาจักร ๒. ที่เกิดแก่อากาศยานไทยหรือ อากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการ เดินอากาศไทยในต่างประเทศจาก สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสย.) สำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย เจ้าของหรือผู้ครอบครอง อากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือ แหล่งอื่น	แบบรายงานอากาศยานประสบภัยของ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสย.)

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๔

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์ ด้วยการสอบถามการให้จัดส่งเอกสารหลักฐาน การเชิญมาให้ถ้อยคำ หรือการเดินทางไปรวบรวมข้อมูล ณ สถานที่เกิดเหตุ	สสย. รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์ดังกล่าว เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาเหตุการณ์ว่า เป็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติการณ์ ด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามลักษณะของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแต่ละเรื่อง เช่น ๑. การสอบถามด้วยวาจา ๒. การให้จัดส่งเอกสารหลักฐาน ๓. การบันทึกถ้อยคำ ๔. การเดินทางไปรวบรวมข้อมูล	๑. มติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ ๗/๒๕๕๙ เกี่ยวกับการตีความความหมายของคำว่า อุบัติเหตุ และการมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการทำหน้าที่พิจารณาเหตุการณ์ และดำเนินการต่อไปตามผลการพิจารณา ๒. แบบบันทึกถ้อยคำ
การพิจารณาเหตุการณ์ว่าเป็นอุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓ อุบัติการณ์รุนแรงตามภาคผนวก ๑๓ หรืออุบัติการณ์ตามภาคผนวก ๑๓	เมื่อรวบรวมข้อมูลครบถ้วนแล้ว สสย. พิจารณาเหตุการณ์ว่า เป็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติการณ์	๑. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการว่าด้วยกฎหมายการเดินทางอากาศ ๒. มติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ ๗/๒๕๕๙ เกี่ยวกับการตีความความหมายของคำว่า อุบัติเหตุ และการมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการทำหน้าที่พิจารณาเหตุการณ์ และดำเนินการต่อไปตามผลการพิจารณา ๓. คำนิยามของอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติเหตุ ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๕

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
แจ้งข่าวอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ต่อคณะกรรมการ รัฐที่เกี่ยวข้อง และ ICAO พร้อมทั้งเสนอความเห็น ต่อ ปกค. ให้อากาศยานอยู่ในความ พิทักษ์ตามมาตรา ๖๒ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗	เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า เป็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์รุนแรง สสย. แจ้ง คณะกรรมการทราบว่ามีเหตุการณ์ที่ ต้องดำเนินการสอบสวน รวมถึงการแจ้ง รัฐที่เกี่ยวข้อง และ ICAO พร้อมทั้งเสนอ ความเห็นต่อ ปกค. ให้อากาศยานอยู่ใน ความพิทักษ์ตามมาตรา ๖๒ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ และ สสย. เริ่มกระบวนการสอบสวน	๑. มติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ ๗/๒๕๕๕ เกี่ยวกับการตีความ ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุ และการ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการทำหน้าที่ พิจารณาเหตุการณ์ และดำเนินการ ต่อไปตามผลการพิจารณา ๒. แจ้งทางโทรศัพท์ Email หรือ Line Application หรือเสนอที่ประชุม คณะกรรมการทราบในโอกาสแรก ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การเสนอความเห็นของ คณะกรรมการต่อ ปกค. ให้อากาศยานพ้นจากความพิทักษ์	เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า เป็นอุบัติการณ์ ให้รับเสนอความเห็นของคณะกรรมการ ต่อ ปกค. ให้อากาศยานพ้นจากความ พิทักษ์	๑. มติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ ๗/๒๕๕๕ เกี่ยวกับการตีความ ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุ และการ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการทำหน้าที่ พิจารณาเหตุการณ์ และดำเนินการ ต่อไปตามผลการพิจารณา ๒. แจ้งทางโทรศัพท์ Email หรือ Line Application แล้วจึงเสนอเอกสาร ตามหลัง
การบันทึกข้อมูลครั้งแรกลงใน ECCAIRS	เมื่อได้ข้อมูลเพียงพอ สสย. กรอกข้อมูล ใน ECCAIRS	

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๖

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การอำนวยความสะดวกแก่ผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญจากรัฐ ต่างประเทศ	เมื่อรัฐที่เกี่ยวข้องแจ้งผู้แทน ที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญ เข้าร่วมในการสอบสวน สสย. อำนวยความสะดวก ตามสิทธิที่ กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การจัดทำร่างรายงานเบื้องต้น	ภายในระยะเวลา ๓๐ วัน หลังจากเกิด อุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง สสย. จัดทำร่างรายงานเบื้องต้น เสนอ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ พิจารณา	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การจัดส่งรายงานเบื้องต้น	หลังจากคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการพิจารณาให้ความ เห็นชอบแล้ว สสย. ส่งรายงานเบื้องต้น ให้กับรัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๗

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การบันทึกถ้อยคำ	สสย. รวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์รุนแรง ด้วยการบันทึกถ้อยคำ	๑. มาตรา ๖๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ๒. มติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การรวบรวมข้อเท็จจริง	สสย. รวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์รุนแรง ด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามลักษณะของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแต่ละเรื่อง เช่น ๑. การสอบถามด้วยวาจา ๒. การให้จัดส่งเอกสารหลักฐาน ๓. การเดินทางไปรวบรวมข้อมูล	๑. มาตรา ๖๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ๒. มติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การตรวจสอบ/การทดสอบด้านเทคนิค	ในกรณีจำเป็น สสย. ดำเนินการจัดให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการประกอบการสอบสวน	ขอมติที่ประชุมคณะกรรมการ
การตรวจสอบข้อมูล	สสย. ตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล	ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การจัดทำ/การแก้ไขร่างรายงานการสอบสวน	สสย. นำข้อมูลที่รวบรวมมาได้ มาจัดทำร่างรายงานการสอบสวน เพื่อเสนอคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการพิจารณา แก้ไขตามมติที่ประชุม จนคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการให้ความเห็นชอบ	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๘

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การจัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือการ ประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่ เสนอ	สสย. จัดให้มีการจัดประชุม คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ หรือ การประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่เสนอ	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การเสนอความเห็นในการ ดำเนินการเชิงป้องกันต่อ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	ในกรณีที่เห็นว่าจำเป็นเร่งด่วน สสย. เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการในการออกคำแนะนำ ให้มีดำเนินการเชิงป้องกัน	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การส่ง ติดตาม และรายงานผลการ ดำเนินการตามคำแนะนำเกี่ยวกับ การดำเนินการเชิงป้องกัน	เมื่อคณะกรรมการออกคำแนะนำให้มี ดำเนินการเชิงป้องกัน สสย. จัดส่งให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ติดตามการ ดำเนินการ และรายงานการดำเนินการ ต่อคณะกรรมการ	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๑๙

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การเสนอความเห็นเกี่ยวกับการ มอบการสอบสวนต่อ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	ในกรณีที่เห็นว่าเหมาะสม สสย. เสนอ ความเห็นต่อคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการในการมอบการ สอบสวนให้รัฐอื่นดำเนินการบางส่วน หรือทั้งหมด	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การประสานงานเกี่ยวกับการมอบ การมอบการสอบสวน	เมื่อคณะกรรมการเห็นชอบให้มอบการ สอบสวนให้รัฐอื่น สสย. ประสานกับรัฐ นั้น เพื่อแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับการมอบ การสอบสวน	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การจัดทำ/การแก้ไขร่างรายงาน ฉบับกลาง	ภายในระยะเวลา ๑ ปี หลังจากเกิด อุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์รุนแรง หากยัง ดำเนินการสอบสวนไม่แล้วเสร็จ สสย. จัดทำร่างรายงานเบื้องต้น เสนอ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ พิจารณา	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๐

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การส่งรายงานฉบับกลาง	หลังจากคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการพิจารณาให้ความ เห็นชอบแล้ว สสย. ส่งรายงานฉบับกลาง ให้กับรัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การพิมพ์ร่างรายงานฉบับสุดท้าย ของการสอบสวน	เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบร่าง รายงานฉบับสุดท้าย สสย. จัดพิมพ์ร่าง รายงานฉบับสุดท้าย	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การส่งร่างรายงานฉบับสุดท้ายของ การสอบสวน	สสย. ส่งร่างรายงานฉบับสุดท้าย ให้กับ รัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอข้อคิดเห็น ภายใน ระยะเวลา ๖๐ วัน	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๑

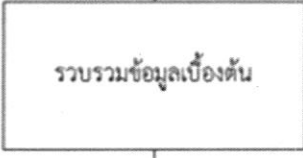
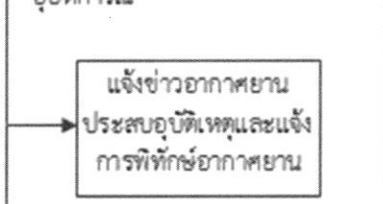
ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การรับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายขอการสอบสวน และเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	รับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายจากรัฐที่เกี่ยวข้อง พิจารณาเสนอความเห็นว่าจะดำเนินการแก้ไขร่างรายงานตามข้อคิดเห็นนั้น หรือไม่แก้ไขร่างรายงาน หรือแนบท้ายข้อคิดเห็นนั้นไว้ท้ายรายงาน	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การจัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบความเห็นเกี่ยวกับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายที่ได้รับจากรัฐต่างประเทศ สสย. จัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้าย	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การส่งและการเปิดเผยรายงานฉบับสุดท้ายการสอบสวน	สสย. จัดส่งรายงานฉบับสุดท้ายให้กับรัฐต่างประเทศ และ ICAO และเปิดเผยรายงานนั้นต่อสาธารณะ	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๒

ขั้นตอนการทำงาน	วิธีการทำงาน	เอกสาร/ระเบียบ/ แบบฟอร์ม/เงื่อนไขการทำงาน
การรายงานผลการสอบสวน ต่อ รวค.	สสย. ร่างหนังสือเสนอประธานกรรมการ ลงนามในร่างหนังสือรายงานผลการ สอบสวนต่อ รวค.	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร
การรับคำแนะนำเกี่ยวกับการ ดำเนินการเชิงป้องกันและ ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย จากรัฐต่างประเทศและเสนอต่อ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	เมื่อรัฐต่างประเทศดำเนินการสอบสวนที่ เกี่ยวข้อง รัฐนั้นอาจส่งคำแนะนำ เกี่ยวกับการดำเนินการเชิงป้องกันและ ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้แก่ ประเทศไทย สสย. รับคำแนะนำเกี่ยวกับการ ดำเนินการเชิงป้องกันและข้อเสนอแนะ เพื่อความปลอดภัยนั้น เสนอ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการทราบ	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
การส่ง ติดตามและรายงานผลการ ดำเนินการตามคำแนะนำเกี่ยวกับ การดำเนินการเชิงป้องกันและ ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย	สสย. จัดส่งคำแนะนำเกี่ยวกับการ ดำเนินการเชิงป้องกันและข้อเสนอแนะ เพื่อความปลอดภัยที่ออกโดย คณะกรรมการและที่ได้รับจากรัฐ ต่างประเทศ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ติดตามการดำเนินการ และรายงานการ ดำเนินการต่อคณะกรรมการ และรัฐ ต่างประเทศที่ส่งคำแนะนำและ ข้อเสนอแนะนั้น	๑. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/ ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร ๒. คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/ ๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร ๓. ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๓

๗. มาตรฐานคุณภาพงาน

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ	มาตรฐานคุณภาพงาน
การรับแจ้งเหตุ ที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน		๓๐ นาที	สสย.	- สสย. ได้รับทราบเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานรวดเร็วทันต่อการปฏิบัติงาน
การรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์ ด้วยการสอบถามการให้จัดส่งเอกสารหลักฐาน การเชิญมาให้ถ้อยคำ หรือการเดินทางไปรวบรวมข้อมูล ณ สถานที่เกิดเหตุ		๓ ชม. - ๒ สัปดาห์	สสย.	- ได้รับข้อมูลรวดเร็ว ถูกต้อง และเพียงพอสำหรับการพิจารณาเหตุการณ์ต่อไป
การพิจารณาเหตุการณ์ว่าเป็นอุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓ อุบัติการณ์รุนแรงตามภาคผนวก ๑๓ หรืออุบัติเหตุตามภาคผนวก ๑๓		๑ วัน	สสย.	- มีข้อมูลที่ชัดเจนเพื่อประกอบการพิจารณาเหตุการณ์
แจ้งข่าวอากาศยานประสบอุบัติเหตุต่อคณะกรรมการ รัฐที่เกี่ยวข้อง และ ICAO พร้อมทั้งเสนอความเห็นต่อ ปกกอ. ให้อากาศยานอยู่ในความพิทักษ์ตามมาตรา ๖๒ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗		๓ ชม.	สสย.	- เจ้าของอากาศยานและผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ อย่างเคร่งครัด

1

2

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๔

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ	มาตรฐานคุณภาพงาน
การเสนอความเห็นของ คณะกรรมการต่อ ปกค. ให้อากาศยานพ้นจากความพิทักษ์		๓๐ นาที	สสย.	- อากาศยานพ้นจากความพิทักษ์โดยเร็ว
การบันทึกข้อมูลครั้งแรกลงใน ECCAIRS		๒ ชม.	สสย.	- ระบบมีข้อมูลถูกต้องครบถ้วน
การจัดทำร่างรายงานเบื้องต้น		๒ วัน	สสย.	- รายงานมีความถูกต้องครบถ้วน และคณะอนุกรรมการพิจารณาเห็นชอบ
การจัดส่งรายงานเบื้องต้น		๑ ชั่วโมง	สสย.	- รัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO ได้รับรายงานตามเวลาที่กำหนด
การบันทึกถ้อยคำ		๑ วัน	สสย. กรรมการ อนุกรรมการ	- ได้รับข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน
การรวบรวมข้อเท็จจริง		๒ เดือน	สสย. กรรมการ อนุกรรมการ	- ได้รับข้อมูลรวดเร็ว ถูกต้อง และเพียงพอสำหรับการดำเนินการขั้นตอนต่อไป
การตรวจสอบ/การทดสอบด้าน เทคนิค		๑ วัน - ๒ สัปดาห์	สสย. กรรมการ อนุกรรมการ	- ได้รับข้อมูลรวดเร็ว ถูกต้อง และเพียงพอสำหรับการดำเนินการขั้นตอนต่อไป
การตรวจสอบข้อมูล		๑ เดือน	สสย.	- ได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง และเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน



คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๕

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ	มาตรฐานคุณภาพงาน
การจัดทำ/การแก้ไขร่างรายงานการสอบสวน		๕ เดือน	สสย.	- รายงานมีความถูกต้อง ครบถ้วน และคณะอนุกรรมการพิจารณาเห็นชอบ
การจัดประชุมคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ หรือการประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่เสนอ		๑ วัน - ๑๐ วัน	สสย.	- คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการรับทราบการจัดประชุมโดยเร็ว
การเสนอความเห็นในการดำเนินการเชิงป้องกันต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ		๒๐ วัน	สสย.	- คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการพิจารณาเห็นชอบ
การส่ง ติดตาม และรายงานผลการดำเนินการตามคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงป้องกัน		๒ วัน/๙๐ วัน	สสย.	- ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบคำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการเชิงป้องกัน
การเสนอความเห็นเกี่ยวกับการมอบการสอบสวนต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ		๓๐ วัน	สสย.	- คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการพิจารณาเห็นชอบ
การประสานงานเกี่ยวกับการมอบการสอบสวน		๕ วัน	สสย.	- ได้รับการตอบรับจากรัฐอื่นเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน
การจัดทำ/การแก้ไขร่างรายงานฉบับกลาง		๒๐ วัน	สสย.	- รายงานมีความถูกต้อง ครบถ้วน และคณะอนุกรรมการพิจารณาเห็นชอบ
การส่งรายงานฉบับกลาง		๒ วัน	สสย.	- รัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO ได้รับรายงานตามเวลาที่กำหนด

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๖

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ	มาตรฐานคุณภาพงาน
การพิมพ์ร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	พิมพ์ร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	๕ วัน	สสย.	- คณะกรรมการให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสุดท้าย
การส่งร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	ส่งร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	๒ วัน	สสย.	- ได้รับข้อคิดเห็นจากรัฐที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาที่กำหนด
การรับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน และเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	รับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน และเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	๑๕ วัน	สสย.	- คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสุดท้ายและข้อคิดเห็นแนบท้ายรายงาน
การจัดประชุมคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ หรือการประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่เสนอ	จัดประชุมคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ หรือประสานทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่เสนอ	๑ วัน – ๑๐ วัน	สสย.	- คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการรับทราบการจัดประชุมโดยเร็ว
การจัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	จัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน	๕ วัน	สสย.	- คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสุดท้าย
การส่งและการเปิดเผยรายงานฉบับสุดท้ายการสอบสวน	ส่งและเปิดเผยรายงานฉบับสุดท้ายการสอบสวน	๕ วัน	สสย.	- ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผลการสอบสวน
การรายงานผลการสอบสวนต่อ รวค.	รายงานผลการสอบสวนต่อ รวค.	๓ วัน	สสย.	- รวค. รับทราบผลการสอบสวน
การรับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยและการดำเนินการเชิงป้องกันจากรัฐต่างประเทศและเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	การรับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยและการดำเนินการเชิงป้องกันจากรัฐต่างประเทศและเสนอต่อคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ	๑๕ วัน	สสย.	- สสย. ได้รับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยจากรัฐต่างประเทศที่ดำเนินการสอบสวน



คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๗

ขั้นตอนการทำงาน	ผังงาน	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ	มาตรฐานคุณภาพงาน
การจัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือการประสาน ทางโทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณาเรื่องที่ เสนอ	จัดประชุมคณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ หรือประสานทาง โทรศัพท์/Email/Line Application เพื่อพิจารณา เรื่องที่เสนอ	๑ วัน - ๑๐ วัน	กนย.	- คณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการรับทราบ การจัดประชุมโดยเร็ว
การส่ง ติดตามและรายงานผลการ ดำเนินการข้อเสนอแนะเพื่อความ ปลอดภัย	การส่ง ติดตามและรายงานผล การดำเนินการข้อเสนอแนะ เพื่อความปลอดภัย	๒ วัน/๙๐ วัน	กนย.	- หน่วยงานที่ได้รับข้อเสนอแนะ เพื่อความปลอดภัยจากการ สอบสวนอุบัติเหตุได้ปฏิบัติ ตามข้อเสนอแนะที่ได้รับ

๘. ระบบติดตามประเมินผล

เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ เป็นผู้ที่ทำหน้าที่ติดตามผลการดำเนินงานตามกระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและตามที่ที่ประชุมคณะกรรมการ/ประชุมคณะอนุกรรมการได้มีมติมอบหมายให้ปฏิบัติ โดยฝ่ายเลขานุการได้มีการติดตามการประสานงาน การขอข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การตรวจสอบ/การทดสอบด้านเทคนิค รวมถึงการติดตามผู้ที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำเพื่อให้กระบวนการสอบสวนบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

๙. เอกสารอ้างอิง

- ๙.๑ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- ๙.๒ ภาคผนวก ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เรื่อง การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์
- ๙.๓ Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756)
- ๙.๔ Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures (Doc 9962);
- ๙.๕ Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization (Doc 9946);

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๘

๙.๖ Human Factors Training Manual (Doc 9683);
 ๙.๗ Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984);
 ๙.๘ Hazards at Aircraft Accident Sites (Circular 315);
 ๙.๙ Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators (Circular 298); and
 ๙.๑๐ Human Factors Digest No. 7 - Investigation of Human Factors in
 Accidents and Incidents (Circular 240)

๙.๑๑ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

๙.๑๒ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๐/๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน
 อุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร สั่ง ณ วันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๙

๙.๑๓ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๖๐ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของ
 คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐

๙.๑๔ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการว่าด้วยกฎหมายการ
 เดินอากาศ สั่ง ณ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

๑๐. แบบฟอร์มที่ใช้

๑๐.๑ แบบข้อมูลอากาศยาน

๑๐.๒ แบบบันทึกประวัตินักบิน

๑๐.๓ แบบบันทึกถ้อยคำนักบิน

๑๐.๔ แบบบันทึกถ้อยคำนายช่างอากาศยาน

๑๐.๕ แบบบันทึกถ้อยคำพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ

๑๐.๖ แบบบันทึกถ้อยคำผู้เห็นเหตุการณ์

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๒๙

ภาคผนวก

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๓๐

ภาคผนวก ๑

ตัวอย่างแบบฟอร์ม

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
 38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2925
 E-mail: mot_aapig_gr@mot.go.th

แบบข้อมูลอากาศยาน

ข้อมูลอากาศยาน (เครื่องบิน / เฮลิคอปเตอร์ / อื่น ๆ)

1. แบบ
2. เลขหมายชุด
3. เครื่องหมายสัญลักษณ์และทะเบียน
 ผู้จดทะเบียนอากาศยาน
 ใบสำคัญจดทะเบียนอากาศยาน เลขที่..... ออกโดย.....
 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ถึง
 ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ เลขที่..... ออกโดย.....
 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ถึง
4. สร้างเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ.
 4.1 ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ
 มีอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
 4.2 ได้รับการถอดซ่อมใหญ่ (Overhaul) ครั้งสุดท้าย เมื่อ
 ระยะเวลาการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5. ข้อมูลการซ่อมบำรุง (อย่างน้อย ๓ ครั้งสุดท้าย)
 5.1 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ
 ระยะเวลาการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
 5.2 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ
 ระยะเวลาการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
 5.3 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ
 ระยะเวลาการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
 5.4 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ
 ระยะเวลาการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
6. ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งานนับแต่ได้รับการตรวจซ่อมตามระยะเวลา
 ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง

ลงนาม.....

(.....)

ข้อมูลเครื่องยนต์

1. เครื่องยนต์ หมายเลข	1. เครื่องยนต์ หมายเลข
2. แบบ	2. แบบ
3. เลขหมายชุด	3. เลขหมายชุด
4. สร้างเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ.	4. สร้างเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ.
4.1 ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งาน นับแต่สร้าง/ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	4.1 ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งาน นับแต่สร้าง/ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
4.2 ได้รับการถอดซ่อมใหญ่ (Overhaul) ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	4.2 ได้รับการถอดซ่อมใหญ่ (Overhaul) ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5. ข้อมูลการซ่อมบำรุง (อย่างน้อย ๓ ครั้งสุดท้าย)	5. ข้อมูลการซ่อมบำรุง (อย่างน้อย ๓ ครั้งสุดท้าย)
5.1 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.1 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5.2 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.2 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5.3 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.3 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5.4 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.4 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
6. ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งานนับ แต่การได้รับตรวจซ่อมตามระยะเวลาครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	6. ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งานนับ แต่การได้รับตรวจซ่อมตามระยะเวลาครั้งสุดท้าย ชั่วโมง

ลงนาม.....

()

ข้อมูล Propeller / Main Rotor / Tail Rotor

Propeller / Main Rotor / Tail Rotor	Propeller / Main Rotor / Tail Rotor
1. ของเครื่องยนต์หมายเลข	1. ของเครื่องยนต์หมายเลข
2. แบบ	2. แบบ
3. เลขหมายชุด	3. เลขหมายชุด
4. สร้างเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ.	4. สร้างเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ.
4.1 ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งาน นับแต่สร้าง/ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	4.1 ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งาน นับแต่สร้าง/ถอดซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
4.2 ได้รับการถอดซ่อมใหญ่ (Overhaul) ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	4.2 ได้รับการถอดซ่อมใหญ่ (Overhaul) ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5. ข้อมูลการซ่อมบำรุง (อย่างน้อย ๓ ครั้งสุดท้าย)	5. ข้อมูลการซ่อมบำรุง (อย่างน้อย ๓ ครั้งสุดท้าย)
5.1 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.1 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5.2 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.2 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5.3 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.3 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
5.4 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	5.4 ได้รับการตรวจซ่อม ครั้งสุดท้าย เมื่อ ขณะอายุการใช้งานนับแต่สร้าง / ถอดซ่อม ใหญ่ครั้งสุดท้าย ชั่วโมง
6. ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งานนับ แต่การได้รับตรวจซ่อมตามระยะเวลาครั้งสุดท้าย ชั่วโมง	6. ก่อนเที่ยวบินที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีอายุการใช้งานนับ แต่การได้รับตรวจซ่อมตามระยะเวลาครั้งสุดท้าย ชั่วโมง

ลงนาม.....

()

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
 38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913 และ 0 2286 2925
 E-mail: mot_aapig_gr@mot.go.th

แบบพิมพ์ประวัตินักบิน

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้าทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้

ข้าพเจ้า ชื่อ _____ อายุ _____ สูง _____ น้ำหนัก _____

ที่อยู่ _____

โทรศัพท์ _____ โทรสาร _____

ประสบอุบัติเหตุกับอากาศยานเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน _____

แบบ _____ เมื่อวันที่ _____ เวลา _____

☐ ไม่ได้รับบาดเจ็บ

☐ บาดเจ็บเล็กน้อย

กรณารับ _____

☐ บาดเจ็บมาก

กรณารับ _____

ใบอนุญาตนักบิน

ประเภท _____ เลขที่ _____

ออกโดย _____ ครั้งแรกเมื่อวันที่ _____

ครั้งสุดท้ายต่ออายุเมื่อวันที่ _____ หมดอายุเมื่อวันที่ _____

ศีกย

ลงนาม.....

()

ลงนาม.....
()

หมายเหตุ

“ชั่วโมงบิน” (Flight Time/Block Time) หมายความว่า เวลาตั้งแต่อากาศยานเริ่มเคลื่อนที่จากหลุมจอดของสนามบินต้นทาง โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการวิ่งขึ้นจนกระทั่งอากาศยานสิ้นสุดการเดินทาง ณ หลุมจอดของสนามบินปลายทางและเครื่องยนต์ทุกเครื่องดับหรือใบพัดทุกใบหยุด

เวลาทำการบินและเวลาปฏิบัติหน้าที่ (Flight Time and Flight Duty Period) ก่อนเกิดอุบัติเหตุ:

จำนวนชั่วโมงบิน (Flight Time/Block Time) 24 ชั่วโมงก่อนเกิดอุบัติเหตุ : ชั่วโมง

- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :

ช่วงเวลาการปฏิบัติหน้าที่การบิน (Flight Duty Period) 24 ชั่วโมงก่อนเกิดอุบัติเหตุ : ชั่วโมง

- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :
- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :

มีเวลาพักผ่อน : ชั่วโมง ก่อนปฏิบัติหน้าที่ (Rest Period before Duty) เทียบวันที่เกิดอุบัติเหตุ

- วันที่.....เดือน.....พ.ศ..... ตั้งแต่เวลา : ถึงเวลา :

ลงนาม.....

()

หมายเหตุ

“ช่วงเวลาปฏิบัติหน้าที่การบิน” (Flight Duty Period; FDP) หมายความว่า เวลาซึ่งลูกเรือเริ่มปฏิบัติหน้าที่ โดยช่วงเวลาปฏิบัติหน้าที่ของการบินของเที่ยวบินหนึ่งหรือการบินต่อเนื่องให้เริ่มนับตั้งแต่เวลา 1 ชั่วโมง ก่อนตารางการวิ่งขึ้น (Scheduled Departure Time) และหยุดนับจนถึงเวลา 30 นาที ภายหลังจากการร่อนลงครั้งสุดท้าย ทั้งนี้ ช่วงเวลาปฏิบัติหน้าที่การบินดังกล่าว ให้หมายความรวมถึงการฝึกอบรมในเครื่องช่วยฝึกบิน (Full Flight Simulator; FFS) การย้ายที่เพื่อไปปฏิบัติหน้าที่การบิน โดยการย้ายที่ดังกล่าวไม่นับเป็นจำนวนเที่ยว (Sector)

“ช่วงเวลาพักผ่อน” (Rest Period) หมายความว่า ช่วงเวลาที่ลูกเรือพ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งถ้าเป็นกรณีปฏิบัติหน้าที่การบิน ช่วงเวลาพักผ่อนให้เริ่มนับตั้งแต่เวลา 30 นาที หลังจากเวลา on-block และหยุดนับจนถึงเวลา 1 ชั่วโมง ก่อนตารางการวิ่งขึ้น แต่หากเป็นกรณีย้ายที่ (Positioning) ช่วงเวลาพักผ่อนให้เริ่มนับตั้งแต่เวลา on-block และหยุดนับจนถึงเวลา 1 ชั่วโมง ก่อนตารางวิ่งขึ้น โดยช่วงเวลาขณะย้ายที่ภายหลังการปฏิบัติหน้าที่การบินไม่ถือเป็นเวลาพักผ่อน

“การย้ายที่” (Positioning) หมายความว่า การเดินทางของลูกเรือจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่ง เพื่อไปปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ เว้นแต่การเดินทางจากที่พักไปยังสถานที่ปฏิบัติหน้าที่

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
 38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913 และ 0 2286 2925
 E-mail: mot_aapig_gr@mot.go.th

แบบบันทึกถ้อยคำนักบิน

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้าทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้

ข้าพเจ้า ชื่อ _____ อายุ _____ สูง _____ น้ำหนัก _____
 ที่อยู่ _____

โทรศัพท์ _____ โทรสาร _____

ขณะเกิดอุบัติเหตุปฏิบัติหน้าที่

- ☐ ครูการบิน ☐ ศิษย์การบิน ☐ นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ☐ นักบินผู้ช่วย
☐ Safety Pilot ☐ อื่นๆ _____

กับอากาศยานเครื่องหมายสัญลักษณ์และทะเบียน _____

แบบ _____ เมื่อวันที่ _____ เวลา _____

☐ ไม่ได้รับบาดเจ็บ

☐ บาดเจ็บเล็กน้อย

กรณารับ _____

☐ บาดเจ็บมาก

กรณารับ _____

ลงนาม.....

()

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ เช่น วัตถุประสงค์ในการทำการบิน วัน เวลา สถานที่เริ่มต้น และสถานที่ปลายทาง สภาพอากาศ ประกาศนักบิน การปฏิบัติก่อนทำการบิน ปริมาณเชื้อเพลิง จำนวนผู้โดยสาร สิ่งผิดปกติ และอื่น ๆ)

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ เช่น เวลาที่เกิด ทิศทางการบิน ระดับการบิน ทำทางการบิน การเกิดอาการหรือสิ่งผิดปกติ การเกิดเสียง ควันหรือไฟ อาการสั่น และอื่น ๆ ค่าที่อ่านได้จาก เครื่องวัด การแก้ไขอาการของอากาศยาน ปริมาณเชื้อเพลิง สภาพอากาศการติดต่อสื่อสาร)

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

()

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ เช่น การปฏิบัติหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ความยากลำบากในการออกจากอากาศยาน การช่วยชีวิต ลักษณะพื้นที่โดยรอบ ลักษณะการกระแทก ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน การได้รับบาดเจ็บ การติดต่อสื่อสาร เวลา สิ่งผิดปกติ ปริมาณเชื้อเพลิง การเคลื่อนย้ายอากาศยาน และอื่น ๆ)

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

ลงนาม.....

()

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
 38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913 และ 0 2286 2925
 E-mail: mot_aapig_gr@mot.go.th

แบบพิมพ์บันทึกถ้อยคำนายช่างประจำอากาศยาน

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้าทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้

ข้าพเจ้า ชื่อ _____ อายุ _____ สัญชาติ _____
 ที่อยู่ _____
 โทรศัพท์ _____ โทรสาร _____ ทำหน้าที่ _____
 กับอากาศยานเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน _____ แบบ _____
 ซึ่งประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ _____

☐ ไม่ได้รับบาดเจ็บ

☐ บาดเจ็บเล็กน้อย

กรณารับ _____

☐ บาดเจ็บมาก

กรณารับ _____

ได้รับการรักษาโดยแพทย์ชื่อ _____

สถานพยาบาล _____ เมื่อวันที่ _____

หากอยู่บนอากาศยานในช่วงเวลาอุบัติเหตุ กรณารับ ตำแหน่งที่นั่ง (หากไม่สามารถระบุเลขที่นั่งได้
 กรุณบอกตำแหน่งว่า นั่งขวา ซ้าย หรือกลาง นั่งส่วนหน้า หรือหลัง หรือระบุที่นั่งข้างใคร นั่งใกล้กับ
 อุปกรณ์ช่วยชีวิตใด หรือนั่งใกล้กับประตู)

ใบอนุญาตนายช่างประจำอากาศยาน

ประเภท _____ เลขที่ _____

ออกโดย _____ ครั้งแรกเมื่อวันที่ _____

ครั้งสุดท้ายต่ออายุเมื่อวันที่ _____ หมดอายุเมื่อวันที่ _____

ศักย

ลงนาม.....

()

1. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ เช่น การดูแลรักษาอากาศยานก่อนทำการบิน วัตถุประสงค์ในการทำการบิน วัน เวลา และสถานที่เริ่มต้น สภาพอากาศ การปฏิบัติก่อนทำการบิน ปริมาณเชื้อเพลิง จำนวนผู้โดยสาร สิ่งผิดปกติ และอื่น ๆ)

2. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ (หากอยู่บนอากาศยาน)

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ เช่น เวลาที่เกิด ทิศทางการบิน ระดับการบิน ท่าทางการบิน การเกิดอาการหรือสิ่งผิดปกติ การเกิดเสียง ควั่นหรือไฟ อาการสั่น และอื่น ๆ ค่าที่อ่านได้จากเครื่องวัด การแก้ไขอาการของอากาศยาน ปริมาณเชื้อเพลิง สภาพอากาศ การติดต่อสื่อสาร)

ลงนาม.....

()

3. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ เช่น การปฏิบัติหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ความยากลำบากในการออกจากอากาศยาน การช่วยชีวิต ลักษณะพื้นที่โดยรอบ ลักษณะการกระแทก ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน การได้รับบาดเจ็บ การติดต่อสื่อสาร เวลา สิ่งผิดปกติ ปริมาณ เชื้อเพลิง การเคลื่อนย้ายอากาศยาน และอื่น ๆ)

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

4. สิ่งที่พบเห็น สิ่งที่น่าสนใจ และความคิดเห็น อื่น ๆ

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า คณะกรรมการสอบสวนฯ มิได้ทำหรือจัดให้ทำการใด ๆ ซึ่งเป็น การ
ล่อลวง ชูเชิญ หรือให้สัญญาเพื่อจูงใจให้ข้าพเจ้าให้ถ้อยคำอย่างใด ๆ และข้าพเจ้ารับรองว่าเป็นบันทึกถ้อยคำ
ที่ถูกต้อง จึงลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าคณะกรรมการสอบสวนฯ

ลงนาม.....

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร
 38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913 และ 0 2286 2925
 E-mail: mot_aapig_gr@mot.go.th

แบบพิมพ์บันทึกถ้อยคำพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้าทราบถึง ความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้

ข้าพเจ้า ชื่อ _____ อายุ _____ สูง _____
 ที่อยู่ _____
 โทรศัพท์ _____ โทรสาร _____

ปฏิบัติหน้าที่

☐ Approach Controller ☐ Tower Controller ☐ _____
☐ Ground Controller ☐ Bangkok Controller

ขณะอากาศยานเครื่องหมายสัญญาณและทะเบียน _____
 แบบ _____ ประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ _____

ใบอนุญาตเจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ

ประเภท _____ เลขที่ _____
 ออกโดย _____ ครั้งแรกเมื่อวันที่ _____
 ครั้งสุดท้ายต่ออายุเมื่อวันที่ _____ หมดอายุเมื่อวันที่ _____
 ศักย _____

ลงนาม.....

()

1. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ เช่น วัตถุประสงค์ในการทำการบิน วัน เวลา สถานที่เริ่มต้น และสถานที่ปลายทาง สภาพอากาศ ประกาศนักบิน การปฏิบัติก่อนทำการบิน ปริมาณเชื้อเพลิง จำนวนผู้โดยสาร สิ่งผิดปกติ และอื่น ๆ)

2. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ เช่น เวลาที่เกิด ทิศทางการบิน ระดับการบิน ท่าทางการบิน การเกิดอาการหรือสิ่งผิดปกติ การเกิดเสียง ควันหรือไฟ อาการสั่น การแก้ไขอาการของอากาศยาน สภาพอากาศ การติดต่อสื่อสาร)

ลงนาม.....

()

3. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและการปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ท่านปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ เช่น การช่วยชีวิต ลักษณะพื้นที่ โดยรอบ ลักษณะการกระแทก ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน การติดต่อสื่อสาร เวลา สิ่งผิดปกติ การเคลื่อนย้ายอากาศยาน และอื่น ๆ)

4. สิ่งที่พบเห็น สิ่งที่น่าสนใจ และความคิดเห็น อื่น ๆ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า คณะกรรมการสอบสวนฯ มิได้ทำหรือจัดให้ทำการใด ๆ ซึ่งเป็น
การล่อลวง ชูเชิญ หรือให้สัญญาเพื่อจูงใจให้ข้าพเจ้าให้ถ้อยคำอย่างใด ๆ และข้าพเจ้ารับรองว่าเป็นบันทึก
ถ้อยคำที่ถูกต้อง จึงลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าคณะกรรมการสอบสวนฯ

ลงนาม.....

()

วันที่ _____ เดือน _____ พ.ศ. _____

ข้าพเจ้า _____ อายุ _____ ปี

สัณชาติ อาชีพ

อยู่บ้านเลขที่ _____ ตรอก/ซอย _____ ถนน _____

แขวง/ตำบล _____ เขต/อำเภอ _____

จังหวัด _____ โทรศัพท์ _____ โทรสาร _____

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้าทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้

ลงนาม.....
()

ลงนาม.....

()

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า คณะกรรมการสอบสวนฯ มิได้ทำหรือจัดให้ทำการใด ๆ ซึ่งเป็นการล่อลวง ชูเชิญ หรือให้สัญญาเพื่อจูงใจให้ข้าพเจ้าให้ถ้อยคำอย่างใด ๆ และข้าพเจ้ารับรองว่าเป็นบันทึกถ้อยคำที่ถูกต้อง จึงลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าคณะกรรมการสอบสวนฯ

ลงนาม.....

()

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๕๐

ภาคผนวก ๒

รายชื่อผู้จัดทำ

คู่มือการปฏิบัติงาน กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	ครั้งที่แก้ไข ๒
	วันที่แก้ไข ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
	วันที่บังคับใช้ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
	หน้า ๕๑

รายชื่อผู้จัดทำ

๑. นางสาวนุติ มาลินี

นักตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

๒. นายปฐมภัทร์ ทินวัฒน์

นักตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม