บทบาทและหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ความเป็นมา

ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) มีภาระผูกพันเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยในข้อ ๒๕ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า รัฐภาคีต้องจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยในอาณาเขตของตน นอกจากนั้นในภาคผนวกที่ ๑๒ แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit หรือ SRU) และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Co-ordination Center หรือ RCC) ปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง รวมทั้งเป็นหน่วยกลางในการอำนวยการ และประสานงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายในเขตความรับผิดชอบของตน

ความเป็นมา

สำหรับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ซึ่งประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง คือ อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life At Sea Convention: SOLAS) ปี พ.ศ. ๒๕๑๗ และอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือทางทะเล (International Convention on Maritime Search and Rescue) ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐภาคีจะต้องมีมาตรการในการประสานงานและการติดต่อสื่อสารในการช่วยเหลือบุคคลที่อยู่ในภาวะอันตรายในทะเล ในพื้นที่ความรับผิดชอบของตน ในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่เคยมีศูนย์ประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ดังนั้น เมื่อมีเรือที่ประสบภัยหน่วยงานที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงจะออกทำการช่วยเหลือ ซึ่งได้แก่ กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมเจ้าท่า หรือหน่วยอื่น ๆ ฯลฯ โดยในบางครั้งอาจไม่มีการประสานงานร่วมกันทำให้การค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยเป็นไปอย่างสับสน และไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ รวมทั้งอาจจะเกิดอันตรายได้

ความเป็นมา

ในปี พ.ศ.๒๕๐๗ ได้มีการประชุมระดับเจ้าหน้าที่การขนส่งและการคมนาคมภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ที่ประชุมได้มีการพิจารณาโครงการที่จะต้องดำเนินการเร่งด่วนทั้งหมดจำนวน “๙๕ โครงการ ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกา โดย "องค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Agency for International Development หรือ US.AID)" ได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่มาให้คำแนะนำเพื่อพิจารณาว่าควรจะดำเนินการโครงการใดก่อนและหลัง ในที่สุดได้พิจารณาให้โครงการค้นหาและช่วยเหลือของประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศไทยเป็นโครงการอันดับแรกที่จะต้องดำเนินการ

ความเป็นมา

หลังจากนั้นรัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่ US. SAR STUDY TEAM เดินทางไปศึกษาความต้องการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในประเทศดังกล่าว และได้ทำรายงานซึ่งเรียกว่า SAR in South East Asia Program For Malaysia, Singapore and Thailand ผ่านกระทรวงการขนส่งของสหรัฐอเมริกา โดยในรายงานดังกล่าวได้ เสนอแนะประเทศไทยให้รวมกิจการด้านการค้นหาและช่วยเหลือทั้งทางอากาศและทางทะเลเข้าด้วยกัน ภายใต้การประสานงานของหน่วยเดียว

ความเป็นมา

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑

๑. ให้จัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งอากาศยานและทางเรือขึ้นที่กรมการบินพาณิชย์

๒. ได้จัดทำเอกสารความตกลงว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานเรือประสบภัย พ.ศ. ๒๕๒๐ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือต่อไป

๓. ให้แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ

บทบาทและหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๑. บทบาทและหน้าที่ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๒. บทบาทและหน้าที่ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย

๓. บทบาทและหน้าที่ของศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม ในการค้นหาและช่วยเหลือผ่านระบบดาวเทียมCOSPAS SARSAT

๑. บทบาทและหน้าที่ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

หมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (มาตรา ๖๔/๒๐ – มาตรา ๖๔/๒๘)

สรุปพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๑. เพิ่มเติมบทนิยามเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๒. กำหนดให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ตลอดจนกำหนดหน้าที่และอำนาจ กชย.

๓. กำหนดสาระสำคัญของแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

๔. กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย พร้อมทั้งให้มีหน้าที่และอำนาจ

สรุปพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๕. กำหนดให้ กชย. สามารถดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แก่อากาศยานทหารหรืออากาศยานราชการได้ กรณีถูกร้องขอจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานประสบภัยดังกล่าว

๖. กำหนดผู้ที่มีหน้าที่แจ้งเหตุในกรณีที่อากาศยานประสบภัยและผู้มีหน้าที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานประสบเหตุแก่ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๗. กำหนดการรายงานเหตุการณ์ให้ รวค. และ กชย. ทราบ โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์พร้อมทั้งกำหนดอำนาจของผู้บัญชาการเหตุการณ์ และวิธีการยกเลิกภารกิจเมื่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเสร็จสิ้น

๘. กำหนดห้ามบุคคลซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์กำหนด

การดำเนินการของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

- กำหนดนโยบาย แนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๔
- เห็นชอบในหลักการการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ตามที่คณะอนุกรรมการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเสนอ
- แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๒. บทบาทและหน้าที่ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย

ปัจจุบันกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติเพื่อรองรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาดังกล่าวโดยตรง จึงมีความจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

โดย สกชย. ได้เข้าร่วมประชุมหารือร่าง พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. ... ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และ กรมเจ้าท่า โดยมีการประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๑ ต.ค. ๒๕๖๕ และประชุมครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๖ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๓ ครั้ง

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑. หลักการและแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย

๑.๑ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 : UNCLOS) ในภาค ๗ ทะเลหลวง ข้อ ๙๘ หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ ที่ให้รัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงต้องกำหนดให้นายเรือให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลใดซึ่งพบในทะเลขณะตกอยู่ในอันตรายต่อชีวิต หรือต้องรีบเดินทางเพื่อช่วยชีวิตบุคคลที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล เมื่อได้รับแจ้งถึงความต้องการความช่วยเหลือ หรือให้ความช่วยเหลือภายหลังการโดนกันแก่เรืออีกลำหนึ่ง

๑.๒ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and Protocol 1988 : SOLAS) ในหมวด ๕ ข้อ ๗ และ ข้อ ๓๓ ที่ให้รัฐภาคีจะต้องดำเนินการให้มีการบริการค้นหาและช่วยเหลือ และให้เรือที่ได้แจ้งเหตุว่ามีผู้ประสบภัยทางน้ำจะต้องดำเนินการให้การช่วยเหลือโดยเร็ว

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๒. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เพื่อให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) ได้มีเวลาประชาสัมพันธ์และสร้างความรับรู้ให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำความเข้าใจและเตรียมความพร้อมในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

๓. บทนิยาม (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๑))

กำหนดนิยามคำว่า “การค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ” โดยให้มีความหมายที่มุ่งในการช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยเป็นหลักและครอบคลุมการช่วยผู้ที่ประสบภัยทางน้ำทุกกรณี ไม่ว่าเป็นเหตุที่เกิดจากเรือหรือยานพาหนะอื่นซึ่งล่มหรือตกไปในน้ำหรือทะเล รวมทั้งจากเหตุหรือสิ่งอื่นใดด้วย เช่น เกิดจากแท่นหรือสิ่งก่อสร้างในทะเลที่ประสบภัย แต่ไม่รวมถึงกรณีอากาศยานประสบภัยและตกในทะเล เนื่องจาก ในหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้กำหนดหลักการในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยไว้ทั้งกรณีที่ตกในทะเลและบนพื้นดินแล้ว

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๔. คณะกรรมการ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๒ มาตรา ๑๒๐/๕๓ มาตรา ๑๒๐/๕๕ และมาตรา ๑๒๐/๕๖))

กำหนดให้มีคณะกรรมการระดับชาติเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ เรียกว่า คณะกรรมการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ (กชน.) เนื่องจากเดิมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ ให้แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ โดยเพิ่มหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กระทรวงคมนาคมจึงยุบเลิกคณะกรรมการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ส่งผลให้ในปัจจุบันคณะกรรมการระดับชาติที่เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือโดยตรงจึงมีเฉพาะในส่วนทางอากาศและยังไม่มีในส่วนทางน้ำ จึงจำเป็นต้องกำหนดให้มีคณะกรรมการดังกล่าวขึ้น โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๔. คณะกรรมการ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๒ มาตรา ๑๒๐/๕๓ มาตรา ๑๒๐/๕๕ และมาตรา ๑๒๐/๕๖))

(๑) องค์ประกอบ ให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศทำหน้าที่เป็น กชน. โดยมีเลขาธิการ ศรชล. เข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย เนื่องจากคณะกรรมการที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือทางน้ำและทางอากาศควรเป็นองค์กรเดียวกัน เพื่อให้การกำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การปฏิบัติเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสมควรให้เลขาธิการ ศรชล. ร่วมเป็นกรรมการด้วย เพราะเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ กชน.

(๒) หน้าที่และอำนาจ ให้ กชน. มีบทบาทในการกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำของประเทศ เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ และกำหนดมาตรฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ รวมทั้งเป็นองค์กรที่ปรึกษาสำหรับการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำของประเทศด้วย

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๔. คณะกรรมการ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๒ มาตรา ๑๒๐/๕๓ มาตรา ๑๒๐/๕๕ และมาตรา ๑๒๐/๕๖))

(๓) การประชุม ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม

(๔) หน่วยธุรการ ให้สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สำนักงาน กชย.) ในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามข้อ ๑๗ แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ทำหน้าที่เป็น หน่วยธุรการของ กชน. เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือทางอากาศและทางน้ำเป็นแนวทางเดียวกันหรือต่อเนื่องกัน เนื่องจากสำนักงาน กชย. เป็นหน่วยธุรการของ กชย. ด้วย

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๕. แผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๔ และมาตรา ๑๒๐/๕๗))

กำหนดให้มีแผนระดับชาติในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ เพื่อเป็นแนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยให้สำนักงาน กชย. เป็นผู้จัดทำแผนฯ และเสนอให้ กชน. เห็นชอบ ในการนี้ เนื่องจากการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยที่อยู่ในน้ำหรือทะเล ไม่ว่าเหตุนั้นจะเกิดจากเรือหรืออากาศยานประสบภัยก็ตาม สมควรต้องมีแนวทางเดียวกันหรือสอดคล้องกัน ดังนั้น หากแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานในกรณีที่อากาศยานตกในน้ำหรือทะเลไว้แล้ว ก็ให้นำแผนในส่วนดังกล่าวมาใช้กับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ รวมทั้งในเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย โดย กชน. อาจกำหนดแผนหรือหลักเกณฑ์เพิ่มเติมก็ได้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๖. ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๘))

กำหนดให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ เพื่อเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำของประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากลที่รัฐแต่ละประเทศต้องจัดให้มีหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่รับแจ้งเหตุและประสานความร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๗. หน้าที่ในการแจ้งเหตุและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๙ ถึงมาตรา ๑๒๐/๖๖))

หลักการของร่างฯ ในเรื่องหน้าที่ในการแจ้งเหตุและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ ได้นำมาจากข้อ ๙๘ หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ ในภาค ๗ ทะเลหลวง ของ UNCLOS และแนวปฏิบัติในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำตาม SAR รวมทั้งได้กำหนดหลักการเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติงานของประเทศไทย ดังนี้

(๑) ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย โดยหลักการของ UNCLOS ให้รัฐภาคีกำหนดให้เรือสัญชาติของตนต้องให้ความช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยในทะเล หรือให้ความช่วยเหลือเมื่อได้รับแจ้ง หรือการให้ความช่วยเหลือเมื่อเรือโดนกัน โดยเป็นกรณีที่มีเหตุเกิดขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งคือทะเลที่อยู่นอกน่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขต ดังนั้น ในสายตาของกฎหมายในเรื่องนี้จึงมีการกำหนดพื้นที่การบังคับใช้ไว้เพียงในเขตน่านน้ำไทยและเขตทะเลหลวง ซึ่งเขตทะเลหลวงย่อมรวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย ในร่างกฎหมายจึงแบ่งการกำหนดหน้าที่ในการแจ้งเหตุและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำเป็น ๒ กรณี ได้แก่ กรณีเหตุเกิดในน่านน้ำไทย จะใช้บังคับกับเรือทั้งหมด ไม่ว่าเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ และกรณีเกิดเหตุในทะเลหลวงหรือเรียกอีกอย่างว่าทะเลนอกน่านน้ำไทย จะใช้บังคับเฉพาะกับเรือไทยเท่านั้น เว้นแต่จะมีการร้องขอจากรัฐเจ้าของธงของเรือต่างประเทศนั้น

(๒) หน้าที่ในการแจ้งเหตุในกรณีเรือของตนอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อ โดยหากเหตุเกิดในน่านน้ำไทย ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ ผู้ประกอบกิจการเดินเรือ นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือคนประจำเรือ ไม่ว่าเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ ส่วนหากเหตุเกิดในทะเลนอกน่านน้ำไทยให้เป็นหน้าที่ของบุคคลดังกล่าวเฉพาะกับเรือไทย

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๗. หน้าที่ในการแจ้งเหตุและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๙ ถึงมาตรา ๑๒๐/๖๖))

(๓) หน้าที่ในการแจ้งเหตุในกรณีเรือของผู้อื่นอยู่ในภาวะอันตรายหรือมีผู้ประสบภัยทางน้ำ โดยหากเหตุเกิดในน่านน้ำไทย ให้เป็นหน้าที่ของนายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ หรือคนที่อยู่ในเรือ ไม่ว่าเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ ส่วนหากเหตุเกิดในทะเลนอกน่านน้ำไทย ให้เป็นหน้าที่ของบุคคลดังกล่าวเฉพาะกับเรือไทย

(๔) หน้าที่การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย โดยหากเหตุเกิดในน่านน้ำไทย ให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือคนประจำเรือ ไม่ว่าเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ ซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่เป็นอันตรายร้ายแรง ต้องให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยนั้น เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอื่นอันมิอาจก้าวล่วงได้อย่างยิ่ง ส่วนหากเหตุเกิดในทะเลนอกน่านน้ำไทย ให้เป็นหน้าที่ของบุคคลดังกล่าวเฉพาะกับเรือไทย

(๕) หน้าที่การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่เกิดจากเรือโดนกันในทะเลนอกน่านน้ำไทย โดยให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ และคนประจำเรือที่โดนกันและตนอาจช่วยได้ โดยไม่เป็นอันตรายร้ายแรง ต้องให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยของเรืออีกลำที่โดนกัน รวมทั้งมีหน้าที่แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเรือของตน แก่นายเรือหรือผู้ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันได้ทราบด้วย โดยในกรณีนี้จะกำหนดโทษสำหรับผู้ไม่ปฏิบัติตามเฉพาะกับนายเรือ ผู้ควบคุมเรือ และคนประจำเรือของเรือไทย ส่วนหน้าที่การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่เกิดจากเรือโดนกันในน่านน้ำไทยนั้น เนื่องจากมาตรา ๓๑๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ได้มีการบัญญัติไว้แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดในเรื่องดังกล่าวซ้ำอีก

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๗. หน้าที่ในการแจ้งเหตุและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๕๙ ถึงมาตรา ๑๒๐/๖๖))

(๖) หน้าที่ในการบันทึกเหตุ โดยหากนายเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือคนประจำเรือไม่อาจให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำโดยมีเหตุอ้างได้ ต้องบันทึกเหตุผลดังกล่าวไว้ในปูมเรือหรือเอกสารอื่น หรือด้วยวิธีการอื่นตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนดในโอกาสแรกที่กระทำได้

(๗) หน้าที่ในการช่วยเหลือสิ่งมีชีวิตที่ประสบภัย โดยให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ มาใช้บังคับแก่การช่วยชีวิตของสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง และสัตว์ป่าควบคุม ที่ประสบภัยทางน้ำด้วย ซึ่งแม้หลักการนี้จะมิได้มีกำหนดไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศ แต่ก็สอดคล้องกับหลักสากลในการคุ้มครองสัตว์ป่า อีกทั้งยังเป็นการสะท้อนถึงหลักคุณธรรมของประเทศไทยที่เห็นความสำคัญของทุกชีวิต โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่หาได้ยากและพึ่งให้การสงวนหรือคุ้มครอง

นอกจากนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติเพื่อรองรับความร่วมมือระหว่างประเทศในการบังคับใช้กฎหมายที่อาจมีขึ้นในอนาคต โดยกรณีที่เรือต่างประเทศมิได้แจ้งเหตุหรือให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย ในทะเลนอกน่านน้ำไทย ที่แม้จะมิได้อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ แต่หากรัฐบาลแห่งประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนได้ร้องขอต่อรัฐบาลไทยให้ดำเนินคดี ก็อาจดำเนินการให้บุคคลดังกล่าวต้องรับโทษในราชอาณาจักรได้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๘. ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๖๘ ถึง มาตรา ๑๒๐/๗๒))

กำหนดให้มีผู้บัญชาการเหตุการณ์เพื่อทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพที่รับผิดชอบในการควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ
โดยมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในร่างฯ ดังนี้

(๑) การตั้งผู้บัญชาการเหตุการณ์ โดยกำหนดตำแหน่งของบุคคลที่จะมาเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ในกรณีที่มีเหตุเกิดขึ้น โดยหากเหตุเกิดภายในน่านน้ำไทย ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ และในกรณีที่เหตุเกิดในทะเลนอกน่านน้ำไทย ให้ผู้อำนวยการ ศรชล.ภาค ในพื้นที่ที่เกิดเหตุ อย่างไรก็ดี ในกรณีมีเหตุอื่นที่จำเป็น รัฐมนตรีอาจพิจารณาเปลี่ยนแปลง ผู้บัญชาการเหตุการณ์ตามความเหมาะสมก็ได้

(๒) ผู้บัญชาการเหตุการณ์ต้องควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำตามแผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ โดยมีอำนาจบังคับบัญชาและสั่งการข้าราชการ พนักงาน และลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐที่เข้ามาดำเนินการตามแผนฯ รวมทั้งบุคลากรของหน่วยงานภาคเอกชนที่เข้ามาร่วมดำเนินการด้วย นอกจากนี้ยังมีอำนาจกำหนดพื้นที่และบริเวณในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๘. ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๖๘ ถึง มาตรา ๑๒๐/๗๒))

กำหนดให้มีผู้บัญชาการเหตุการณ์เพื่อทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพที่รับผิดชอบในการควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ
โดยมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในร่างฯ ดังนี้ (ต่อ)

(๓) ในการตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์เพื่อประสานงานและการบูรณาการในการดำเนินการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ ต้องเป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำแห่งชาติ

(๔) เมื่อภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำเสร็จสิ้น ผู้บัญชาการเหตุการณ์ต้องแจ้งไปที่ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำ เพื่อดำเนินการยกเลิกภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำต่อไป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๙. บทกำหนดโทษ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๗๓ ถึงมาตรา ๑๒๐/๘๔))

กำหนดโทษทางอาญาในกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยแบ่งตามระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิดเป็น ๔ ระดับ ดังนี้

(๑) โทษระดับที่ ๑ สำหรับความผิดเล็กน้อย มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยกำหนดไว้ในความผิดการไม่บันทึกเหตุผลที่ไม่สามารถให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำไว้ในปูมเรือหรือเอกสารอื่น และความผิดการไม่ให้ความช่วยเหลือสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง หรือสัตว์ป่าควบคุม ที่ประสบภัยทางน้ำ

(๒) โทษระดับที่ ๒ สำหรับความผิดพื้นฐาน มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี ปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยกำหนดไว้ในความผิดการไม่แจ้งเหตุในกรณีพบเห็นเรือของผู้อื่นอยู่ในภาวะอันตรายหรือมีผู้ประสบภัยทางน้ำ ความผิดการไม่ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำในกรณีที่ได้พบเห็น และความผิดการไม่แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเรือในกรณีที่โดนกัน

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๙. บทกำหนดโทษ (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๗๓ ถึงมาตรา ๑๒๐/๘๔))

กำหนดโทษทางอาญาในกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยแบ่งตามระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิดเป็น ๔ ระดับ ดังนี้ (ต่อ)

(๓) โทษระดับที่ ๓ สำหรับความผิดระดับกลาง มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินสองปี ปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยกำหนดไว้ในความผิดการไม่แจ้งเหตุในกรณีเรือของตนอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อ ความผิดการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บัญชาการเหตุการณ์ และความผิดการเข้าไปหรือนำเรือหรือยานพาหนะเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำโดยมิได้รับอนุญาต

(๔) โทษระดับที่ ๔ สำหรับความผิดร้ายแรง มีอัตราโทษจำคุกไม่เกินสี่ปี ปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยกำหนดไว้ในความผิดการไม่ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำในกรณีที่เรือโดนกัน และความผิดในเหตุฉกรรจ์ กรณีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือการเข้าไปหรือนำเรือหรือยานพาหนะเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณในการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยทางน้ำโดยมิได้รับอนุญาต โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑๐. การเปรียบเทียบความผิด (ร่างมาตรา ๓ (เพิ่มมาตรา ๑๒๐/๘๕ และ มาตรา ๑๒๐/๘๖))

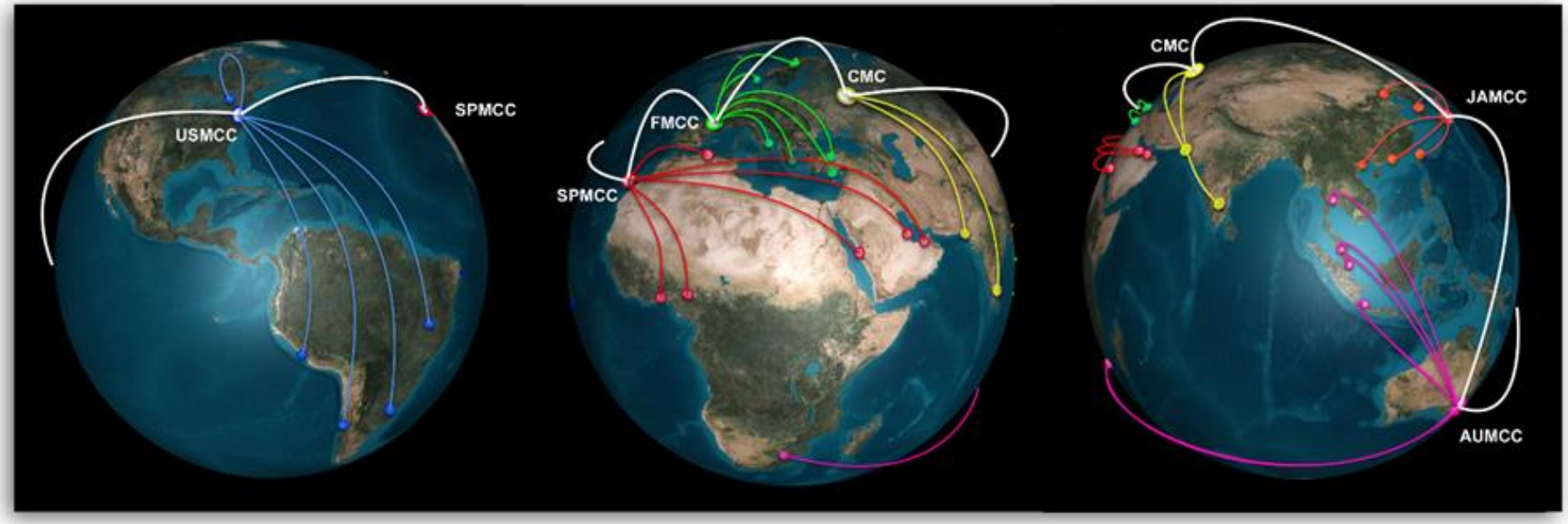
กำหนดให้เจ้าท่าสามารถเปรียบเทียบได้ สำหรับความผิดที่มีโทษในระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ เนื่องจากเป็นความผิดอาญาที่ไม่โทษไม่ร้ายแรง อันจะทำให้เกิดความสะดวกและลดปริมาณจำนวนการดำเนินคดีอาญาแก่ประชาชน

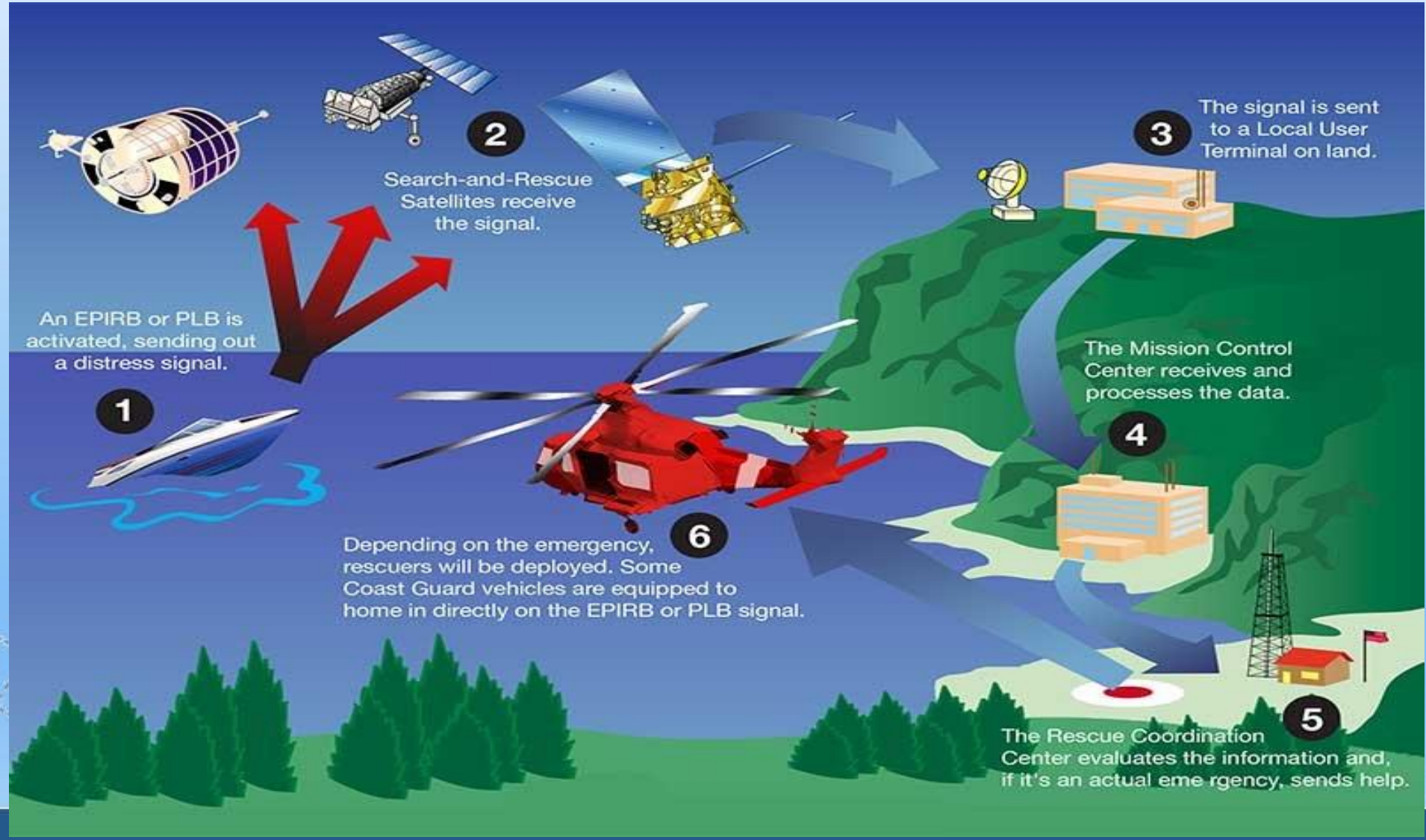
๓. บทบาทและหน้าที่ของศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม ในการค้นหาและช่วยเหลือผ่านระบบดาวเทียมCOSPAS SARSAT

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) ในฐานะผู้แทนประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกภาคีผู้ให้บริการภาคพื้นขององค์กร International Satellite System for Search and Rescue (องค์กร COSPAS-SARSAT) ซึ่งมีความตกลงว่าด้วยโครงการค้นหาและช่วยเหลือด้วยการใช้ดาวเทียม COSPAS-SARSAT ซึ่งปัจจุบัน สกชย. ได้ติดตั้งสถานีรับสัญญาณจากดาวเทียม [Local User Terminal (LUT)] และศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม [Mission Control Centre (MCC)] ณ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ตั้งอยู่ที่กรมท่าอากาศยาน) และได้มีการเปิดใช้งานตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๓

Cospas-Sarsat satellite system overview

Data Distribution System - NODALs AND MCCs



NODALs	USMCC	SPMCC	FMCC	CMC	JAMCC	AUMCC
	(USA)	(Spain)	(France)	(Russian Federation)	(Japan)	(Australia)
MCC	ARMCC (Argentina) BRMCC (Brazil) CHMCC (Chile) CMCC (Canada) PEMCC (Peru)	AEMCC (UAE) ALMCC (Algeria) NIMCC (Nigeria) QAMCC (Qatar) SAMCC (Saudi Arabia) TGMCC (Togo)	CYMCC (Cyprus) GRMCC (Greece) ITMCC (Italy) NMCC (Norway) TRMCC (Turkey) UKMCC (UK)	INMCC (India) PAMCC (Pakistan)	CNMCC (China (P.R.of)) KOMCC (Korea (Rep. of)) HKMCC (Hong Kong – China) TAMCC (ITDC) VNMCC (Viet Nam)	ASMCC (South Africa) IDMCC (Indonesia) MYMCC (Malaysia SIMCC (Singapore) THMCC (Thailand)

Cospas-Sarsat satellite system overview