

รายงานการศึกษา

เรื่อง

การศึกษา เรื่อง การบูรณาการการดับเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ
ของ 3 หน่วยงานพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง

โดย

นาวาอากาศโท รณกร เฉลิมแสนยากร

ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เสนอ

คณะกรรมการหลักสูตรนักบริหาร

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานครระดับสูง รุ่นที่ 10

ระหว่างวันที่ 20 เมษายน – 17 กรกฎาคม 2558

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 สภาพทั่วไปและเหตุผล	1
1.2 ประเด็นการศึกษาและกรอบแนวคิดการวิเคราะห์	2
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	3
1.5 วิธีการศึกษาและวิเคราะห์	3
1.6 ประโยชน์ที่จะรับ	3
1.7 นิยามศัพท์	4
บทที่ 2 การวิเคราะห์ประเด็นการศึกษา	
2.1 สภาพของปัญหาที่ผ่านมา	5
2.2 สถานการณ์ปัจจุบัน	5
2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	38
- ทฤษฎีการติดต่อสื่อสาร	38
- ทฤษฎีภาวะผู้นำ	40
- ทฤษฎีการตื่นรู้ต่อสถานการณ์	46
บทที่ 3 แนวทางและข้อเสนอแนะในการพัฒนา/แก้ปัญหา	
3.1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้านต่างๆ	
- กฎหมาย	49
- คณะกรรมการแก้ไขปัญหาฉุกเฉิน	49
- การสื่อสารและสั่งการ	50
- การตรวจสอบมาตรฐานการดับเพลิงของทั้ง 3 หน่วยงาน	51
- การฝึกซ้อมการดับเพลิงของทั้ง 3 หน่วยงาน	52
3.2 ข้อเสนอแนวทางในการพัฒนา/แก้ปัญหา	52
บทที่ 4 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	
4.1 สรุปและข้อเสนอแนะ	
- กฎหมาย	54
- ด้านคณะกรรมการและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ	54
- ด้านระบบเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร	54
4.2 ข้อเสนอแนะ	
- การปฏิบัติตามกฎหมายของท่าอากาศยานภูมิภาค	55

คำนำ

รายงานการศึกษา เรื่อง การบูรณาการการดับเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาพื้นที่เขตดอนเมือง เป็นการศึกษาการบูรณาการดับเพลิงของ 3 หน่วยงานหลัก ได้แก่ ทอท. กองทัพอากาศ และสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยทำการรวบรวมทรัพยากรด้านการดับเพลิงและกู้ภัย ได้แก่ บุคลากรและเครื่องมือ/อุปกรณ์ของทั้ง 3 หน่วยงานหลักให้ร่วมกันปฏิบัติงานได้เมื่อเกิดอัคคีภัยหรือสาธารณภัยขึ้น โดยผู้ศึกษาได้นำปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ข้อกฎหมาย ทรัพยากร ช่องทางวิธีการติดต่อสื่อสาร วิธีการปฏิบัติต่างๆ เช่น แผนปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย/แผนฉุกเฉินของแต่ละหน่วยงาน เป็นต้น เพื่อนำมาพิจารณา และวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุง แก้ไขให้ทั้ง 3 หน่วยงานสามารถปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้ศึกษาวิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลการศึกษานี้จะเป็นประโยชน์ต่อการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ขนาดใหญ่ในพื้นที่เขตดอนเมืองหรือพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการจัดการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยต่อไป

การศึกษา เรื่อง การบูรณาการการดับเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพของ 3 หน่วยงาน พื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแผนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและบูรณาการเรื่องการดับเพลิงและการกู้ภัย ใน ทอท. และพื้นที่โดยรอบ ทอท.

วิธีการศึกษา: มุ่งเน้นศึกษากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดับเพลิงและกู้ภัย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทม. และศึกษาจำนวนบุคลากร และอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย สามารถปรับปรุงแผนฉุกเฉินในการดับเพลิงกู้ภัย ทดม.

จากการศึกษา ทอท. เป็นหน่วยงานบริหารท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยมีฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัยทำหน้าที่หลักในการดับเพลิงที่เกิดในท่าอากาศยาน ทั้งการดับเพลิงอากาศยานและดับเพลิงอาคาร ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากลในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัยขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และมาตรฐานในประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายควบคุมอาคาร และกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัยมีเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงพร้อมปฏิบัติหน้าที่ได้ตลอด 24 ชั่วโมง สามารถปฏิบัติการดับเพลิงร่วมกับหน่วยงานดับเพลิงของ ทดม. และกองทัพอากาศในพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบท่าอากาศยานดอนเมืองได้

ผลการศึกษา การบูรณาการดับเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการรวบรวมทรัพยากรด้านการดับเพลิงและกู้ภัย ได้แก่ บุคลากรและเครื่องมือ/อุปกรณ์ของทั้ง 3 หน่วยงานหลักให้ร่วมกันปฏิบัติงานได้เมื่อเกิดสาธารณภัยขึ้น โดยผู้ศึกษาได้นำปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ข้อกฎหมาย จำนวนบุคลากร จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์ ช่องทางวิธีการติดต่อสื่อสาร วิธีการปฏิบัติต่างๆ เช่น แผนปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย/แผนฉุกเฉินของแต่ละหน่วยงาน เป็นต้น และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติให้ดียิ่งขึ้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 1

บทนำ

1.1 สภาพทั่วไปและเหตุผล

1.1.1 สภาพทั่วไป

อัคคีภัยเป็นสาธารณภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และเป็นภัยที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้อย่างมาก ในแต่ละปีมีสถิติการเกิดสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยิ่งในสภาพปัจจุบันที่มีจำนวนประชากรอยู่อาศัยกันอย่างหนาแน่นในเขตเมือง โดยเฉพาะในเขต กทม. จึงทำให้มีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ มากมายที่จะเป็นสาเหตุทำให้เกิดเหตุอัคคีภัยขึ้นได้ หลายครั้งจากเหตุเพลิงไหม้ขนาดเล็ก หากไม่เข้าระงับเหตุในขั้นต้นอย่างทันท่วงทีก็จะลุกลามกลายเป็นเพลิงไหม้ขนาดใหญ่ และสร้างความสูญเสียอย่างมาก

เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในเขตเมือง และลุกลามกลายเป็นเพลิงขนาดใหญ่ขึ้นแล้ว การเข้าทำการดับเพลิงหรือควบคุมเพลิงให้อยู่ในวงจำกัด เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียเพิ่มมากขึ้นนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่ต้องรีบเข้าดำเนินการในทันทีที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ เพื่อรักษาชีวิตและทรัพย์สินทั้งของประชาชนและหน่วยงานต่างๆ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นหน่วยงานบริหารและให้บริการท่าอากาศยานหลักที่สำคัญของประเทศไทย มีภารกิจและหน้าที่ในการประกอบกิจการและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน กิจการจัดตั้งสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การอำนวยความสะดวกในกิจการท่าอากาศยานและกิจการการบินพาณิชย์ การให้บริการในลานจอดอากาศยาน การให้บริการช่างอากาศยานและการให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับอากาศยาน รวมตลอดจนผู้ประจำหน้าที่ สิ้นค้า พัสดุภัณฑ์ และการบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและสิ้นค้า ซึ่งการดำเนินการของท่าอากาศยานอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ(ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553

ดังนั้น ทอท. จึงจัดให้มีแผนและการปฏิบัติเพื่อรับรองสถานการณ์ภัยพิบัติต่างๆ รวมถึงการดับเพลิงและกู้ภัยตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO ANNEX 17) ซึ่ง ทอท. ได้กำหนดเป็นวิธีการดำเนินงานเพื่อให้เป็นมาตรฐานความปลอดภัยในการบริการ เช่น การดับเพลิงกู้ภัย ซึ่ง ทอท. ได้กำหนดวิธีการดำเนินงานภายใต้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ และ ข้อกำหนดองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO (ANNEX 17)

การดำเนินงานดังกล่าวนี้ มีหน่วยงานในพื้นที่ที่มีความสามารถในการดำเนินการกู้ภัยที่มีความพร้อมทั้งบุคลากร และอุปกรณ์หลาย ๆ อย่าง เช่นกัน ได้แก่ กองทัพอากาศ และกรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขตดอนเมือง) ที่จะมาร่วมดำเนินการเมื่อเกิดเหตุอัคคีภัยขนาดใหญ่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันการดำเนินการของทั้ง 3 หน่วยงานในเรื่องของการดับเพลิงนี้ มีแนวทางการปฏิบัติเป็นของแต่ละหน่วยงานเอง โดยอยู่ภายใต้กฎหมายหรือข้อบังคับของแต่ละหน่วยงาน มีแผนการปฏิบัติเฉพาะของตนเอง มีการ

สั่งการ บังคับบัญชา การติดต่อสื่อสารอยู่ในอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน เช่น ทอท. มีฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบหลักในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งปฏิบัติตามกฎหมาย หลักด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย คือ พรบ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 มีการปฏิบัติและจัดเตรียมทรัพยากร ที่จำเป็นด้านการดับเพลิงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

ในส่วนของกองทัพอากาศ มีกองดับเพลิงและกู้ภัย กรมช่างโยธาทหารอากาศ เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบหลักในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งมีระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการดับเพลิง เรื่อง การปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กองดับเพลิงและกู้ภัย กรมช่างโยธาทหารอากาศ (รปบ.ที่ กคค.-06-001) ซึ่งมีการปฏิบัติและจัดเตรียมทรัพยากรที่จำเป็นด้านการดับเพลิงตามภารกิจหลักทางการทหาร และสนับสนุนให้แก่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตามแผนฉุกเฉิน ท่าอากาศยาน และในส่วนของกรุงเทพมหานคร (สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ปฏิบัติตาม พรบ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 และแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. โดยเมื่อเกิดเพลิงไหม้ขนาดใหญ่จะใช้กำลังเจ้าหน้าที่ดับเพลิง และรถดับเพลิงจากสถานีดับเพลิงสังกัดสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. ที่อยู่ในพื้นที่นั้นๆ และพื้นที่ใกล้เคียงเข้าทำการดับเพลิงและกู้ภัย เป็นต้น

1.1.2 ความสำคัญของปัญหา

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน (ทอท.) , กองทัพอากาศ (ทอ.) และ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. (สปภ.กทม.) หน่วยงานหลักที่มีศักยภาพและทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพในการดับเพลิงและกู้ภัย แต่เนื่องจากทั้ง 3 หน่วยงานมีกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การสั่งการและการบังคับบัญชา ที่แต่ละหน่วยงานต้องปฏิบัติตามภายในกรอบของตนเอง เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ขนาดใหญ่ในพื้นที่เขตดอนเมืองหรือพื้นที่ใกล้เคียงจึงจำเป็นที่จะต้องใช้กำลังเจ้าหน้าที่และรถดับเพลิงจำนวนมาก เข้าทำการช่วยเหลือและระงับเหตุเพลิงไหม้นั้น หากขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานจะทำให้การเข้าช่วยเหลือและระงับเหตุเป็นไปได้ช้า

1.2 ประเด็นการศึกษาและกรอบแนวคิดการวิเคราะห์

เนื่องจากเกี่ยวข้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับต่างๆ ในเรื่อง การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย , การดับเพลิงและกู้ภัยอยู่หลายฉบับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น ต้องนำมาพิจารณา ทบทวน ปรับปรุงในส่วนที่เกี่ยวข้องในด้านการดับเพลิงและกู้ภัย เพื่อให้เป็นกรอบในการดำเนินการร่วมกันของแต่ละหน่วยงาน

ดังนั้น เพื่อให้การบูรณาการด้านการดำเนินการดับเพลิงกู้ภัยอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดในการปฏิบัติ จึงมีการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง บทบาทหน้าที่การดำเนินงาน ขั้นตอนการประสานงาน และติดต่อสื่อสาร ให้เป็นแผนฉุกเฉินในการดำเนินการด้านการดับเพลิงกู้ภัย ทอท. ต่อไป

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านการดับเพลิงกู้ภัยของการดำเนินการสนามบิน สาธารณะ,พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553 , พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 , กฎหมายกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน และข้อบัญญัติ กทม.ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
2. เพื่อกำหนดแผนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินด้านการดับเพลิงกู้ภัยของ ทอท.
3. เพื่อบูรณาการเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัยใน ทอท. และพื้นที่โดยรอบ ทอท.

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

1. เป็นการศึกษาข้อกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการดับเพลิงและกู้ภัย และข้อบัญญัติ กทม.ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
2. เป็นการศึกษาเฉพาะท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

1.5 วิธีการศึกษาและวิเคราะห์

การศึกษากการบูรณาการเรื่องการดับเพลิงกู้ภัย ทอท. (ท่าอากาศยานดอนเมือง : ทดม.) กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ผู้ศึกษาใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมุ่งเน้นข้อมูลต่างๆ ได้แก่

1. มุ่งเน้นศึกษากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการสนามบิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดับเพลิงและกู้ภัย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม.
2. ศึกษาจำนวนบุคลากร และอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย หรือบรรเทาสาธารณภัยที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน
3. วิเคราะห์และปรับปรุงแผนฉุกเฉินในการดับเพลิงกู้ภัย ทดม. ให้เป็นแบบบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.6 ประโยชน์ที่จะรับ

1. ทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการดับเพลิงและกู้ภัยของ ทอท.
2. เป็นการบูรณาการการดับเพลิงและกู้ภัยของ ทอท. และหน่วยงานภายนอกต่างๆ
3. เสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการ

1.7 นิยามศัพท์

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานบริหารท่าอากาศยานที่สำคัญของประเทศไทย ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต

กองทัพอากาศ (ทอ.) ในการศึกษาครั้งนี้ให้หมายความถึงหน่วยทหารอากาศที่มีที่ตั้ง ณ ดอนเมือง ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง (ฝดภ.ทดม.) เป็นหน่วยงานหลักมีภารกิจในด้านการป้องกันและระงับอัคคีภัยภายในเขตท่าอากาศยานดอนเมือง และพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบท่าอากาศยาน

กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กรมช่างโยธาทหารอากาศ เป็นหน่วยงานหลักของกองทัพอากาศ (ในพื้นที่ดอนเมือง) มีภารกิจดับเพลิงและกู้ภัยให้กับอากาศยานทหาร และอากาศยานพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง) และระงับเหตุอัคคีภัยอาคารสถานที่ในพื้นที่ของกองทัพอากาศ

สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. (สปก.กทม.) เป็นหน่วยงานหลักในการดับเพลิงและกู้ภัยให้การช่วยเหลือประชาชนในพื้นที่เขต กทม. ทั้งหมด (มีจำนวนสถานีดับเพลิง 50 สถานี)

แผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นแผนฉุกเฉินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองกำหนดขึ้น เป็นแผนการปฏิบัติและตอบโต้เหตุฉุกเฉินต่างๆ ที่กระทบกับอากาศยาน การบิน ความปลอดภัย ฯลฯ ของท่าอากาศยาน โดยแบ่งไว้เป็นบทต่างๆ รวมถึงเรื่องเพลิงไหม้และการระเบิด (แผนฉุกเฉินบทที่ 4) ซึ่งมีการจัดตั้งเป็นคณะกรรมการแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน และมีผู้แทนส่วนราชการ ผู้แทนสายการบิน เป็นกรรมการ มีผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นประธาน

บทที่ 2

การวิเคราะห์ประเด็นการศึกษา

2.1 สภาพของปัญหาที่ผ่านมา

2.1.1 ที่มาของปัญหา

การจัดการในเรื่องเกี่ยวกับการดับเพลิงและกู้ภัยหรือสาธารณภัยขนาดใหญ่ที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ของ ทอท. และพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ปัจจุบันแผนฉุกเฉินที่ได้จัดทำขึ้นเป็นของแต่ละหน่วยงานแยกกันรับผิดชอบเฉพาะในพื้นที่ของตนเอง หากกรณีมีเหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่ต้องร่วมกันดำเนินการ รายละเอียดในแผนฉุกเฉินที่กำหนดวิธีการปฏิบัติงานร่วมกันจะกำหนดไว้เพียงบางส่วนในแผนเท่านั้น และยังขาดการฝึกซ้อมร่วมกัน เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงขึ้นอาจเกิดปัญหาอุปสรรคขึ้นได้

2.1.2 การดำเนินการที่ผ่านมา

1. พื้นที่เขตท่าอากาศยานดอนเมืองและสำนักงานใหญ่ ทอท. มีฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง มีภารกิจรับผิดชอบดูแลและเป็นหน่วยงานหลักในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัยในพื้นที่ ทอท. และพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบท่าอากาศยาน เช่น บ้านพักพนักงาน ทอท. อาคารพักอาศัยของกองทัพอากาศ (แฟลตทอ.) ฯลฯ
2. พื้นที่ในเขตกองทัพอากาศ มีกองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย รับผิดชอบดูแล และให้การสนับสนุน ทอท. ในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัย (ตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน) เมื่อมีเหตุการณ์อากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินทางอากาศยานอื่นๆ
3. พื้นที่เขตดอนเมืองทั้งหมด มีสำนักงานเขตดอนเมืองทำหน้าที่อำนาจการและบริหารจัดการงานทั่วไปภายในเขต แต่เมื่อเกิดเหตุอัคคีภัยหรือสาธารณภัยขนาดใหญ่ จะมีสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. เป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัย และให้การสนับสนุนหน่วยงานอื่นๆ เช่น ทอท. (ตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน) ด้วย

2.2 สถานการณ์ปัจจุบัน

การปฏิบัติการ/แผนฉุกเฉินด้านการดับเพลิงและกู้ภัยของหน่วยงานต่างๆ มีการปฏิบัติดังนี้

2.2.1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ท่าอากาศยานดอนเมือง)

แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเพลิงไหม้อาคารสถานที่และการระเบิด (ในเขตท่าอากาศยาน) (STRUCTURAL FIRE AND EXPLOSION ON AIRPORT)

ก. ความหมาย

เพลิงไหม้และการระเบิดในเขตท่าอากาศยานซึ่งนอกเหนือจากที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน จำแนกออกได้อย่างกว้างๆ เป็นเหตุเพลิงไหม้สิ่งปลูกสร้างกับเพลิงไหม้ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน

ข. กล่าวโดยทั่วไป

นอกจากเหตุเพลิงไหม้อาสาชยานแล้ว ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) อาจประสบเหตุเพลิงไหม้ต่อสิ่งต่าง ๆ ได้ เนื่องจาก ทดม.จัดได้ว่าเป็นสถานประกอบกิจการที่มีขนาดใหญ่แห่งหนึ่ง ประกอบด้วยอาคาร และยานพาหนะจำนวนมาก รวมทั้งพื้นที่โล่งเป็นบริเวณกว้าง ซึ่งล้วนต่อแหลมต่ออันตรายที่จะเกิดจากเพลิงไหม้ได้ทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย (ฝดภ.ทดม.) จะต้องเป็นผู้กำหนด แผนป้องกันเพลิงไหม้ และควบคุมดูแลการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน ซึ่งต้องได้รับความร่วมมือจากทุกคนที่อยู่ในเขตท่าอากาศยานช่วยกันเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ ทั้งนี้เพื่อลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้น และเป็นการป้องกันการเกิดเพลิงไหม้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ค. หลักการ

เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินกิจการ และพนักงานทุกคนที่ปฏิบัติงานในเขต ทดม. มีหน้าที่รับผิดชอบร่วมกันระมัดระวังเพื่อความปลอดภัยจากเหตุเพลิงไหม้ กำหนดแผนการดับเพลิง เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในทุกอาคาร และหมั่นตรวจตราอย่างสม่ำเสมอในบางพื้นที่ของตัวอาคาร อาจจำเป็นต้องติดตั้งระบบดับเพลิงแบบถาวรเพิ่มเติมจากเครื่องมือดับเพลิงแบบธรรมดา ทั้งนี้พนักงานทุกคนจะต้องได้รับการอบรมเพื่อทราบวิธีการใช้เครื่องมือดับเพลิงที่มีประจำอยู่ในพื้นที่ทำการของตน รวมทั้งการปฏิบัติตาม แผนการเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคาร (Building Evacuation Plan) เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้

ง. แนวทางการปฏิบัติ

ผู้ที่พบเห็นเพลิงไหม้หรือการระเบิดในเขตท่าอากาศยานต้องรีบแจ้งเหตุให้ ฝดภ. ทราบในทันทีโดยชี้แจงรายละเอียดให้มากที่สุด การแจ้งเหตุเพลิงไหม้จะกระทำได้ทางโทรศัพท์ วิทยุ สัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้หรือแจ้งด้วยตนเอง เมื่อเกิดเหตุดังกล่าวจะต้องพยายามดับเพลิงที่กำลังลุกไหม้ หรือเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคาร ผู้ประกอบการที่ท่าอากาศยานต้องจัดทำแผนการดับเพลิงเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ และส่งให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เพื่อพิจารณารับรองแผนดังกล่าว ทั้งนี้แผนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้จะต้องประกอบด้วย

- หมายเลขโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉินกรณีเพลิงไหม้
- จุดที่ตั้งสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้
- จุดที่ตั้งเครื่องมือดับเพลิง
- ข้อปฏิบัติในการใช้เครื่องมือดับเพลิง
- แผนการเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคาร

จ. การเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคาร

เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ภายในตัวอาคาร และไม่สามารถควบคุมเพลิงไว้ได้ ในกรณีเช่นนี้จะต้องรีบเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคารโดยเร็วตามขั้นตอนที่กำหนด สำหรับพื้นที่สาธารณะที่มีขนาดกว้างขวาง เช่น อาคารผู้โดยสาร จำเป็นจะต้องใช้ระบบกระจายเสียงเพื่อแจ้งเหตุ และประกาศให้ผู้คนออกจากตัวอาคาร โดยใช้

ข้อความที่จะไม่ทำให้ผู้ฟังตกใจ และแตกตื่นจนไม่สามารถควบคุมได้ เมื่อเคลื่อนย้ายผู้คนออกจากอาคารแล้ว ให้จัดพนักงานเข้าตรวจตราภายในอาคารเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีผู้คนหลงเหลืออยู่อีก และเข้าควบคุมเพื่อมิให้ผู้ใดกลับเข้าไปภายในอาคารจนกว่าพื้นที่ทั้งหมดจะอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในแผนการเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคารจะต้องกำหนด

- สภาพของเหตุการณ์ที่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกจากตัวอาคาร
- คณะผู้ตรวจตราภายในอาคารเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีผู้คนหลงเหลืออยู่
- คณะผู้ควบคุมเพื่อมิให้ผู้ใดกลับเข้าไปภายในอาคารจนกว่าจะมีคำสั่งอนุญาต
- คณะผู้ตรวจตราเพื่อให้แน่ใจว่าประตูหน้าต่างของอาคารปิดหมด (สำหรับกรณีเพลิงไหม้

ทั้งนี้เพื่อควบคุมมิให้เพลิงไหม้ลุกลามออกไป) หรือเพื่อให้แน่ใจว่าประตูหน้าต่างของอาคารเปิดหมด (สำหรับกรณีที่เกิดการระเบิด เช่น ได้รับแจ้งข่าวระเบิด ทั้งนี้เพื่อระบายความรุนแรงของการระเบิด)

ฉ. อำนาจ

เจ้าหน้าที่ดับเพลิงอาวุโส ผดก. มีหน้าที่อำนาจการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในเขตท่าอากาศยาน

หน่วยเกี่ยวข้อง

1. หอบังคับการบินดอนเมือง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

หน้าที่รับผิดชอบ

1. ควบคุมการปฏิบัติทั้งภาคอากาศและภาคพื้น ให้ดำเนินต่อไปอย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ
2. ติดต่อประสานกับศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (ถ้าจัดตั้ง)
3. ควบคุมดูแลการขับเคลื่อนของอากาศยาน มิให้กีดขวางการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย
4. เปิดทางให้อากาศยานที่อาจได้รับอันตรายเคลื่อนเข้าสู่พื้นที่ปลอดภัย

การปฏิบัติ

1. อำนวยความสะดวกเส้นทางไปพื้นที่เกิดเหตุ ตามที่ ผดก. ร้องขอ
2. กำหนดการจราจรทางอากาศ โดยพิจารณาถึงอันตรายที่อาจได้รับจากอาคารที่ถูกเพลิงไหม้
3. ออกประกาศนักบิน (NOTAM) ตามที่ได้ประสานกับ ผดม.
4. ควบคุมการจราจรภาคพื้นและทางอากาศให้อยู่ในบริเวณที่ห่างออกไปจากบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์
5. เปิดทางให้อากาศยานที่อาจได้รับอันตราย เคลื่อนเข้าสู่พื้นที่ปลอดภัย
6. หากเกิดเหตุเพลิงไหม้ในอาคารและมีผลกระทบต่อการบินของหอบังคับการบิน ให้ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารฉุกเฉินชั่วคราวที่หอควบคุมลานจอดแทน
7. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ กอณ. บวท. ทราบทันทีหลังจากเหตุการณ์ยุติ

2 ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง (ผดภ.ทคม.)

หน้าที่รับผิดชอบ

1. แจ้งเหตุฉุกเฉินให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบ
2. จัดทำหรืออำนวยการจัดทำแผนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้สำหรับทุกอาคารในเขตท่าอากาศยาน
3. พิจารณาปรับปรุงแผนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ให้ทันสมัยอยู่เสมอและต้องแน่ใจว่าผู้ประกอบกิจการที่ท่าอากาศยาน ได้จัดทำแผนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ของหน่วยงานตนให้ทันสมัย รวมทั้งอบรมพนักงานให้รับทราบแผนการปฏิบัติดังกล่าว
4. ตรวจสอบหรืออำนวยการตรวจสอบระบบดับเพลิงที่ติดตั้งแบบถาวร รวมทั้งเครื่องมือดับเพลิงแบบธรรมดาด้วย
5. จัดอบรมพนักงานของท่าอากาศยาน และของผู้ประกอบการที่ท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบวิธีใช้เครื่องมือดับเพลิง
6. ดำเนินการและควบคุมดูแลระบบการตรวจสอบ เพื่อความปลอดภัยจากเหตุเพลิงไหม้ในทุกอาคาร และพื้นที่ใกล้เคียงในเขตท่าอากาศยาน
7. จัดทำแผนป้องกันเพลิงไหม้ และควบคุมการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่บริษัทการบิน ผู้ประกอบการที่ทำอากาศยาน และลูกจ้างให้เป็นไปตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนดังกล่าว
8. พิจารณาปรับปรุงข้อตกลงร่วมกันกับกองทัพอากาศ (ทอ.) และสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทม. ในการให้ความช่วยเหลือสนับสนุนการปฏิบัติการดับเพลิงอันเกิดจากเหตุเพลิงไหม้อาคาร และการระเบิด ทั้งที่ท่าอากาศยานและนอกเขตท่าอากาศยาน
9. ควบคุมดูแลให้มีมาตรการและแผนป้องกันเพลิงไหม้สำหรับอาคารที่จะก่อสร้างขึ้นในเขตท่าอากาศยาน
10. จัดการฝึกซ้อมแผนปฏิบัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้สำหรับสถานที่สำคัญทุกแห่งในเขตท่าอากาศยาน
11. ตรวจสอบสาเหตุเบื้องต้นของเพลิงไหม้เพื่อให้ทราบที่เกิดจากการก่อวินาศกรรมหรือลอบวางเพลิง หรือมิใช่ทั้งสองกรณี

การปฏิบัติ

1. ตรวจสอบหาจุดที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ให้ถูกต้องโดยเร็วที่สุด
2. แจ้งหน่วยเกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ในแผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉินท้ายบทนี้
3. เจ้าหน้าที่ดับเพลิงอาวุโส ผดภ. ส่งกำลังคนและอุปกรณ์ไปยังพื้นที่เกิดเหตุจัดตั้งศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่และปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยตามความเหมาะสม
4. แจ้งหอบังคับการบินดอนเมือง บวท. ให้ทราบสมรรถนะของอุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย
5. พยายามรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเหตุเพลิงไหม้ หรือการระเบิดและทรัพยากรเท่าที่มีอยู่ให้ได้มากที่สุด
6. หากเห็นว่าจำเป็นต้องขอความช่วยเหลือ ให้แจ้งหน่วยที่มีข้อตกลงร่วมกันทราบเหตุและรับมาสนับสนุนช่วยเหลือที่บริเวณเกิดเหตุ หรือพื้นที่รวมพลโดยเร็วที่สุด

7. เมื่อมาถึงพื้นที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ สิ่งแรกที่ต้องปฏิบัติ คือรีบเข้าช่วยเหลือผู้ที่อยู่ในพื้นที่เพลิงไหม้ จากนั้นจึงปฏิบัติงานควบคุมเพลิง
8. เมื่อเสร็จภารกิจ จัดส่งกำลังคนและอุปกรณ์กลับที่ตั้งโดยเร็วที่สุดเพื่อเตรียมพร้อมปฏิบัติการ ณ ที่ตั้ง
9. ในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้อาคาร หรือการระเบิดที่รุนแรงมากให้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนฉุกเฉิน เรื่อง “อากาศยานอุบัติเหตุ”
10. หากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่รุนแรง และก่อความเสียหายเพียงเล็กน้อย ให้พิจารณาว่าสมควรอนุญาตให้ผู้คนกลับเข้าภายในตัวอาคารได้เมื่อใด
11. เก็บหลักฐานที่สงสัยว่าเป็นสาเหตุของการเกิดเพลิงไหม้และปฏิบัติตามความเหมาะสม
12. บันทึกชื่อของผู้รู้เห็นเหตุการณ์
13. ให้ความช่วยเหลือ สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง ในการสอบสวนหาสาเหตุของการลอบวางเพลิง หรือสงสัยว่าจะมีการลอบวางเพลิง
14. หลังเหตุเพลิงไหม้ทุกครั้งให้เรียกประชุม โดยมีเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย เพื่อทบทวนการปฏิบัติงานและประเมินผล
15. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง (ผดม.) ทราบทันทีหลังจากเหตุการณ์ยุติลง

3. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง (ฝรภ.ทดม.)

หน้าที่รับผิดชอบ

1. จัดเส้นทางจราจรและเส้นทางเข้า – ออกบริเวณเกิดเหตุเพลิงไหม้เพื่อให้ยานพาหนะฉุกเฉินผ่านเข้า - ออกได้อย่างรวดเร็ว
2. ควบคุมเส้นทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานทุกทางเพื่อป้องกันยานพาหนะหรือบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปภายในพื้นที่ปฏิบัติงาน
3. ควบคุมทางเข้าสู่พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่เกิดเหตุ
4. สนับสนุนช่วยเหลือในการเคลื่อนย้าย
5. ให้ความช่วยเหลือในการควบคุมดูแลฝูงชน

การปฏิบัติ

1. เมื่อได้รับแจ้งเหตุ งานศูนย์รักษาความปลอดภัย (งศภ.) จะเป็นผู้แจ้งข่าวไปยังหน่วยเกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ในแผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉินท้ายบทนี้
2. เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝรภ. จะต้องรีบไปยังศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่
3. จัดกำลังคนและยานพาหนะไปยังอาคารที่เกิดเหตุ
4. ให้การสนับสนุนหน่วยงานอื่น ๆ ตามที่ร้องขอ
5. ควบคุมการจราจรที่ผ่านเข้าบริเวณประตูที่กำหนด รวมทั้งควบคุมฝูงชนบริเวณอาคารที่เกิดเหตุ

6. แจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่เฝ้าประตูลอบจุดที่เกิดเพลิงไหม้ เพื่อว่าเจ้าหน้าที่สามารถบอกทางไปยังจุดดังกล่าวให้กับยานพาหนะฉุกเฉินได้
7. ควบคุมดูแลฝูงชนตามที่เห็นเหมาะสม
8. กำหนดขอบเขตรักษาความปลอดภัยและแนวรั้วกั้น เพื่อควบคุมการผ่านเข้า – ออกบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้ วางกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตามความจำเป็น
9. ในกรณีการลอบวางเพลิงหรือสงสัยว่ามีการลอบวางเพลิง ให้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยตามที่จำเป็น และแจ้งเจ้าหน้าที่ดับเพลิงอาวุโส เพื่อให้ ฝดภ.ให้ความช่วยเหลือ ในการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดเพลิงไหม้หรือการระเบิด
10. รักษาความปลอดภัยบริเวณที่เกิดเหตุจนกว่าการสอบสวนจะเสร็จสิ้น
11. แจ้งสถาบันนิติเวชวิทยา หรือหน่วยที่ทำหน้าที่ด้านนิติเวชทราบ ในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต
12. หากจำเป็นต้องมีการเคลื่อนย้ายสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ประสานงานกับหน่วยที่เกี่ยวข้อง
13. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผดม. ทราบทันทีหลังจากเหตุการณ์ยุติลง

4. ส่วนแพทย์ท่าอากาศยานดอนเมือง (สพด.)

หน้าที่รับผิดชอบ

เตรียมพร้อมเพื่อปฏิบัติงานเมื่อมีผู้บาดเจ็บ หรือผู้เสียชีวิตจากเหตุเพลิงไหม้

การปฏิบัติ

1. เมื่อได้รับแจ้งเหตุ แพทย์อาวุโส สพด.ต้องรีบไปยังศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่และรายงานต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
2. พิจารณาสภาพและความรุนแรงของการบาดเจ็บ
3. ให้การรักษาและเคลื่อนย้ายผู้ป่วยตามความเหมาะสม
4. กำหนดความรับผิดชอบของบุคลากร ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการหรือขั้นตอนการปฏิบัติของ สพด.
5. ประสานงานด้านการแพทย์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผดม.ทราบทันทีหลังเหตุการณ์ยุติลง

5. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง (ผดม.)

หน้าที่รับผิดชอบ

เป็นผู้ตัดสินใจสั่งการ ให้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน หากเหตุการณ์รุนแรงและขยายขอบเขตมากขึ้น

การปฏิบัติ

1. จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน หรือเปลี่ยนที่ตั้งของศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน หากศูนย์ อยู่ในอาคารที่เกิดเพลิงไหม้
2. ประสานกับหอบังคับการบิน บวท. เพื่อออกประกาศนักบิน (NOTAM)

3. หรือฝ่ายสื่อสารองค์กร ทอท. (ฝสก.ทอท.) เพื่อสรุปสถานการณ์ในเบื้องต้น หากมีความจำเป็น
ต้องเตรียมข้อมูลเพื่อแถลงข่าว

4. เรียกประชุมหน่วยเกี่ยวข้องเพื่อประเมินผลการปฏิบัติ และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไขแผน
ฉุกเฉินท่าอากาศยาน

6. ฝ่ายมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัย (ฝมอ.)

จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินเมื่อ ผดม. สั่งการเจ้าหน้าที่อาวุโส ฝมอ.ประจำอยู่ที่ศูนย์เพื่อปฏิบัติหน้าที่
หน้าที่รับผิดชอบ

ปฏิบัติหน้าที่เจ้าหน้าที่ประสานงานของ ทดม. โดยเป็นศูนย์กลางการติดต่อสำหรับเจ้าหน้าที่จาก
หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือหรือหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือ
การปฏิบัติ

1. เป็นจุดติดต่อประสานงานสำหรับตัวแทนหน่วยงานต่าง ๆ ที่มาปฏิบัติการในเหตุฉุกเฉิน พร้อมทั้ง
จัดระบบการประสานงานระหว่างหน่วยต่างๆ

2. ทำรายชื่อตัวแทนของหน่วยงานแต่ละหน่วย ที่ใช้ติดต่อระหว่างการปฏิบัติการ

3. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์แก่ ผดม. และ ฝมอ.ทอท. รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ณ ศูนย์
ปฏิบัติการฉุกเฉิน เพื่อรับทราบและติดตามสถานการณ์

4. ติดตามการปฏิบัติงานที่อาจมีประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ และแจ้งให้
ผดม. ทราบตามที่ได้รับสมควร

5. ร่วมในการประชุมวางแผน ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานะของทรัพยากร รวมถึงข้อจำกัดและขีด
ความสามารถของทรัพยากรจากหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือ

6. จัดทำบันทึกแผนการปฏิบัติการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน

7. รวบรวมรายงานการปฏิบัติการจากทุกหน่วยงาน และจัดการประชุมสรุป รวมทั้งประเมินผลการ
ปฏิบัติ ตามสั่งการของ ผดม.

8. ปรับแก้แผนฉุกเฉิน หรือขั้นตอนการปฏิบัติงาน โดยใช้ข้อมูลจากรายงานที่ได้รับ และความคิดเห็นที่
ได้จากการประชุมสรุปสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

7. ฝ่ายบริการท่าอากาศยาน (ฝทอ.)

- งานด้านควบคุมเขตการบิน

หน้าที่รับผิดชอบ

1. จัดเตรียมรถนำ (Follow-me) และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการท่าอากาศยาน สำหรับนำยานพาหนะภายนอก
ผ่านเข้าเขตพื้นที่หวงห้าม

2. ประสานกับหน่วยงานอื่น ๆ

การปฏิบัติ

1. เมื่อได้รับแจ้งอุบัติเหตุเกี่ยวกับทรัพย์สินท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝปข. ต้องรีบไปที่ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และรายงานต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
 2. พิจารณาการเคลื่อนย้าย ผู้โดยสาร ลูกเรือ สัมภาระและสินค้าออกจากอากาศยาน ขอรถผู้โดยสาร และอุปกรณ์เตรียมไว้ให้พร้อม
 3. ส่งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการท่าอากาศยานพร้อมอุปกรณ์สื่อสาร ไปยังบริเวณที่เกิดเหตุ
 4. นำยานพาหนะภายนอกที่จะเข้าไปยังพื้นที่เกิดเหตุ
 5. ประสานหน่วยงานเกี่ยวข้อง
 6. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผดม.ทราบทันทีหลังจากเหตุการณ์ยุติ
- งานด้านควบคุมภายในอาคาร

หน้าที่รับผิดชอบ

ให้การสนับสนุนผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ ตามที่ได้รับภารกิจขอ

การปฏิบัติ

1. เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝทอ. จะสนับสนุนการปฏิบัติการของศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
 2. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับศูนย์แถลงข่าว โดยประสานงานกับ ฝอก.ทอท.
 3. ให้ความช่วยเหลือหน่วยงานอื่น ๆ ตามความจำเป็น
 4. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผดม.ทราบทันทีหลังเหตุการณ์ยุติลง
8. ฝ่ายบำรุงรักษา (ฝปร.)
- ส่วนสนามบินและอาคาร (สศค.)

หน้าที่รับผิดชอบ

ให้ความสนับสนุนและช่วยเหลือตามที่ร้องขอ

การปฏิบัติ

1. เจ้าหน้าที่อาวุโส สศค. ไปยังอาคารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกิดเหตุ และรายงานต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
 2. ให้ความช่วยเหลือเท่าที่จะสามารถทำได้
 3. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผดม. ทราบทันทีหลังเหตุการณ์ยุติลง
- ส่วนไฟฟ้าและเครื่องกล (สฟค.)

หน้าที่รับผิดชอบ

ตัดกระแสไฟฟ้าของอาคาร และบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์รวมทั้งให้บริการด้านไฟฟ้า
เครื่องจักรกล

การปฏิบัติ

1. เจ้าหน้าที่อาวุโส สฟค. ไปยังศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และรายงานต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
2. ตัดกระแสไฟฟ้าของอาคาร และบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ รวมทั้งให้บริการด้านไฟฟ้า เครื่องจักรกล ตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุร้องขอ
3. จัดเตรียมและงดการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ (เครื่องปรับอากาศ กระแสไฟฟ้า) ตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ ร้องขอ
4. ให้ความช่วยเหลือผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
5. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผคม.ทราบทันทีหลังเหตุการณ์ยุติลง

9. ส่วนบริหารทั่วไป ท่าอากาศยานดอนเมือง (สบท.)

เมื่อได้รับแจ้งเหตุ เจ้าหน้าที่อาวุโส ผคม. รีบไปรายงานตัว ณ ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (หากจัดตั้ง) และสั่งการให้เจ้าหน้าที่ไปช่วยเหลือ ณ พื้นที่รวมพล

หน้าที่รับผิดชอบ

รับผิดชอบในการดำเนินการที่เกี่ยวกับงบประมาณค่าใช้จ่ายการจัดซื้อ จัดจ้างต่างๆ ที่จำเป็นเร่งด่วนในการปฏิบัติการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน

การปฏิบัติ

1. ส่งเจ้าหน้าที่ไปช่วยเหลือที่พื้นที่รวมพล เพื่อสนับสนุนหน่วยงานอื่นๆ ในการทำหลักฐานบันทึกเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ การบันทึกการจัดจ้างแรงงาน
2. บันทึกการได้รับบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับเหตุฉุกเฉิน การชดเชยของพนักงานที่บาดเจ็บหรือเจ็บป่วย หรือค่าเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวกับเหตุฉุกเฉิน
3. ติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านการเงินที่ต้องใช้จ่ายในการปฏิบัติการรองรับเหตุฉุกเฉิน ในการจัดจ้างแรงงานที่จะมาสนับสนุนการปฏิบัติการ รวมทั้งการจัดซื้อ หรือเช่าเครื่องมือ อุปกรณ์เร่งด่วนที่มาใช้ในการปฏิบัติการ
4. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผคม.ในทันทีที่กระทำได้ภายหลังเกิดเหตุ

10. ฝ่ายสื่อสารองค์กร ทอท. (ฟสท.ทอท.)

หน้าที่รับผิดชอบ

1. จัดตั้งศูนย์แถลงข่าว และจัดบุคลากรเข้าปฏิบัติงานที่ศูนย์แถลงข่าว
2. ให้ความร่วมมือ ผคม. ในการร่าง แก๊ส และเรียบเรียงถ้อยแถลงที่ใช้ในการแถลงข่าว
3. ควบคุมดูแลสื่อมวลชนที่ได้รับอนุญาตให้เข้าในศูนย์แถลงข่าวและจัดเตรียมการบรรยายสรุปสถานการณ์และข่าวแจก

การปฏิบัติ

1. ประสานงานกับ ผคม. และผู้แทนหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในเรื่องข่าวสาร
 2. จัดตั้งศูนย์แถลงข่าวโดยประสานกับ ฝปท. เรื่องพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก
 3. ควบคุมดูแลสื่อมวลชนที่ได้รับอนุญาตให้เข้าในศูนย์แถลงข่าวและจัดเตรียมการบรรยายสรุปสถานการณ์และข่าวแจก
 4. เสนอรายงานการปฏิบัติและบันทึกข้อมูลในการแถลงข่าว ต่อ ผคม. ทันทีหลังเหตุการณ์ยุติลง
11. สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร (สปก.กทม.)

หน้าที่รับผิดชอบ

1. จัดส่งกำลังคนและอุปกรณ์ไปยังพื้นที่รวมพล หรือตรงไปยังพื้นที่เกิดเหตุ
2. เตรียมสนับสนุนช่วยเหลือในการควบคุมเพลิงดับเพลิงกู้ภัย และช่วยเหลือผู้ประสบภัยเท่าที่สามารถ
กระทำได้

การปฏิบัติ

1. ส่งกำลังคนและอุปกรณ์ไปยังพื้นที่รวมพล หรือตรงไปยังพื้นที่เกิดเหตุเมื่อมีการร้องขอ
2. เจ้าหน้าที่อาวุโส สปภ. รายงานต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุที่ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่
3. ดำเนินการดับเพลิงและกู้ภัยตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุร้องขอ
4. ให้ความช่วยเหลือในการดับเพลิงและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยตามกำลังความสามารถของสำนักป้องกัน
และบรรเทาสาธารณภัย

12. กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กองทัพอากาศ (ทอ.)

(FIRE PROTECTION AND RESCUE DIVISION ROYAL THAI AIR FORCE (RTAF))

หน้าที่รับผิดชอบ

เตรียมการสนับสนุนช่วยเหลือตามกำลังความสามารถที่หน่วยจะกระทำได้

การปฏิบัติ

1. ส่งกำลังคนและอุปกรณ์ไปยังพื้นที่รวมพล หรือตรงไปยังพื้นที่เกิดเหตุเมื่อมีการร้องขอ
 2. เจ้าหน้าที่อาวุโส ทอ. รายงานต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุที่ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่
 3. ให้ความช่วยเหลือ ฝคภ.ทคภ.
13. หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ / บริษัทการบิน / บริษัทตัวแทน / ผู้เช่า

หากเกิดเพลิงไหม้ในพื้นที่รับผิดชอบ ผู้แทนอาวุโสของหน่วยงานจะต้องรีบแจ้ง ฝคภ. ทันที

หน้าที่รับผิดชอบ

1. ไปรายงานต่อ ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่
2. ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานแก่ ทอท.

การปฏิบัติ

1. ทำการเคลื่อนย้ายสิ่งของในอาคาร ซึ่งเป็นพื้นที่ของผู้ประกอบการหรือผู้เช่า
2. ดำเนินการตรวจสอบสถานที่เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีคนหลงเหลือในพื้นที่นั้น และรายงานผลต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุ
3. ผู้ประกอบการบิน / ผู้เช่า จะตรวจสอบเพื่อความแน่ใจว่าได้มีการเคลื่อนย้ายอากาศยานออกจากบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้แล้ว
4. ให้ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าอันตราย ซึ่งเก็บไว้ในอาคารแก่ส่วนดับเพลิงและกู้ภัย
5. จัดเตรียมข่าวแจกหรือแถลงข่าวร่วมกับ ผคม. และ ฝสภ. ทอท.
6. เสนอรายงานการปฏิบัติต่อ ผคม. ทราบทันทีหลังเหตุการณ์ยุติลง

14. หน่วยงานอื่น ๆ

สำหรับเหตุฉุกเฉิน เนื่องจากการเกิดเพลิงไหม้ที่ท่าอากาศยานนั้น หน่วยงานที่ปฏิบัติที่ท่าอากาศยาน และบุคลากรที่มีได้รับการมอบหมายหน้าที่โดยเฉพาะ จะปฏิบัติตามที่ได้รับการร้องขอจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุของศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่

เพลิงไหม้อาคารสถานที่และการระเบิด (นอกเขตท่าอากาศยาน) (STRUCTURAL FIRE AND EXPLOSION OFF AIRPORT)

ก. ความหมาย

หมายถึง เพลิงไหม้หรือการระเบิดที่เกิดขึ้นนอกเขตท่าอากาศยาน และอาจก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของท่าอากาศยาน หรือกิจการการบิน ทั้งนี้หมายรวมถึงเหตุการณ์จำเป็นต้องใช้ อุปกรณ์พิเศษ หรือพนักงานที่ผ่านการฝึกอบรมเป็นอย่างดีของ ฝสภ. ในการปฏิบัติงาน

ข. กล่าวโดยทั่วไป

เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้นอกเขตท่าอากาศยานและ ฝสภ. ตกลงใจที่จะเข้าปฏิบัติงานให้ดำเนินการตามขั้นตอนเช่นเดียวกันกับกรณีอากาศยานอุบัติเหตุบนนอกเขตท่าอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในแผน

ค. อำนาจ

กรณีเหตุเพลิงไหม้นอกเขตท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่อาวุโสของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (สปภ.กทม.) จะเป็นผู้ร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่นหากเห็นว่าจำเป็น เมื่อได้รับทราบคำร้องขอเจ้าหน้าที่ดับเพลิงอาวุโสของ ฝสภ. จะเป็นผู้ตกลงใจที่จะให้การสนับสนุนช่วยเหลือ โดยพิจารณาร่วมกับ ผคม. และห้องปฏิบัติการบิน การปฏิบัติงานในพื้นที่เกิดเหตุจะอยู่ภายใต้การควบคุม และอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่อาวุโสของ สปภ.กทม.

หน่วยเกี่ยวข้องทุกหน่วย

1. หน่วยเกี่ยวข้องแจ้งเหตุตามที่กำหนดไว้ในแผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉิน
2. หน่วยงานที่ได้รับแจ้งเหตุจะให้การสนับสนุนช่วยเหลือการปฏิบัติงานตามที่เห็นสมควร โดยยึดตามแนวทางในแผน

2.2.2 กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กองทัพอากาศ

การกำหนดหน้าที่ จนท. ดับเพลิงและกู้ภัย กคก.ชย.ทอ.

1. จนท.ปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กคก.ชย.ทอ. ประกอบด้วย
 - 1.1 น.เวร กคก.ชย.ทอ.
 - 1.2 ผช.น.เวร กคก.ชย.ทอ.
 - 1.3 จนท.ประจำศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ.
 - 1.4 จนท.ประจำรถดับเพลิงอากาศยาน
 - 1.5 จนท.ประจำรถดับเพลิงอาคาร
 - 1.6 จนท.ประจำรถกู้ภัยและช่วยชีวิต
 - 1.7 จนท.ประจำรถดับเพลิงชนิดหอน้ำ
 - 1.8 จนท.ประจำรถน้ำดับเพลิง
 - 1.9 จนท.ชุดกู้ภัย (ชุด ฮ.สนับสนุน SAR)
 - 1.10 จนท.ห้องควบคุมระบบแจ้งเตือนเหตุเพลิงไหม้ บก.ทอ.
2. จนท.ปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กคก.ชย.ทอ. มีหน้าที่ดังนี้
 - 2.1 น.เวร กคก.ชย.ทอ.มีหน้าที่
 - 2.1.1 ควบคุมและรับผิดชอบการตรวจสอบความเรียบร้อยของรถและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งหน้าที่
 - 2.1.2 ควบคุม กำกับดูแล จนท.ดับเพลิงและกู้ภัยให้ปฏิบัติตาม រប.ป. โดยเคร่งครัด
 - 2.1.3 ควบคุม สั่งการ และอำนวยความสะดวกดับเพลิงและกู้ภัย ในความรับผิดชอบด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
 - 2.1.4 เตรียมข้อมูลรายละเอียด ตลอดจนข้อเสนอแนะต่างๆ พร้อมทั้งจะรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบตลอดเวลา
 - 2.1.5 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ น.เวร กคก.ชย.ทอ. ให้ ผอ.กคก.ชย.ทอ. ทราบทันทีหลังจากส่งมอบหน้าที่
 - 2.1.6 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา

2.2 ผช.น.เวร.กตก.ชช.ทอ.มีหน้าที่

2.2.1 ช่วยเหลือ น.เวร กตก.ชช.ทอ.ในการกำกับดูแล การปฏิบัติของ จนท.ดับเพลิง และกู้ภัย

2.2.2 ช่วยเหลือ ควบคุม สั่งการ และอำนวยความสะดวกการดับเพลิงและกู้ภัยในความรับผิดชอบด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

2.2.3 ปฏิบัติหน้าที่แทน น.เวร กตก.ชช.ทอ.เมื่อ น.เวร กตก.ชช.ทอ.ออกปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย หรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้

2.2.4 ปฏิบัติตามคำสั่งของ น.เวร กตก.ชช.ทอ.และผู้บังคับบัญชา

2.3 จนท.ประจำศูนย์รวมข่าว กตก.ชช.ทอ. มีหน้าที่

2.3.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยเครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์ต่างๆ ภายใน ศูนย์รวมข่าว กตก.ชช.ทอ.ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย สะอาดและใช้งานได้ตลอดเวลา

2.3.2 บันทึกรับแจ้งเหตุตามหลักการและรายงานให้ น.เวร กตก.ชช.ทอ.ทราบ รายละเอียดที่เกี่ยวข้อง

2.3.3 กดสัญญาณแจ้งภัยตามแต่กรณีและประกาศเสียงตามสายให้ จนท. ดับเพลิงและกู้ภัย ทราบถึงเหตุการณ์

2.3.4 แจ้งเหตุการณ์ให้ผู้บังคับบัญชาและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบตามลำดับความเร่งด่วน

2.3.5 ติดต่อประสานกับ จนท. ดับเพลิงและกู้ภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อทราบผลการปฏิบัติ และแจ้งผู้บังคับบัญชาให้รับทราบทุกระยะ

2.3.6 ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานใกล้เคียงในการขอรับการสนับสนุนให้กับ จนท. ดับเพลิงและกู้ภัย กตก.ชช.ทอ. ที่ออกปฏิบัติงาน

2.3.7 สังเกตการณ์ในเขตรับผิดชอบภายในและภายนอก ทอ.ที่อยู่ในรัศมีตรวจการด้วยสายตาหรือกล้องส่องสายตาได้ หากพบเห็นเพลิงลุกไหม้หรือเห็นควันไฟผดสังเกตุให้รับแจ้ง น.เวร กตก.ชช.ทอ. ทราบเพื่อปฏิบัติต่อไป

2.3.8 เมื่อตรวจเห็นอากาศยานอุบัติเหตุ หรือลงสนามบินลักษณะผิดปกติให้แจ้ง น.เวร กตก.ชช.ทอ.ทราบ

2.3.9 บันทึกเวลา ไป-กลับ ของรถดับเพลิงและกู้ภัย ที่ออกปฏิบัติงาน

2.3.10 ปฏิบัติตามคำสั่ง น.เวร กตก.ชช.ทอ. และผู้บังคับบัญชา

2.4 จนท.ประจำรถดับเพลิงอากาศยาน (หลักและเคลื่อนที่เร็ว)

2.4.1 ผู้ควบคุมรถ มีหน้าที่

2.4.1.1 ตรวจสอบ รถและอุปกรณ์ประจำรถ ในการรับ-ส่ง หน้าที่ บันทึกการ

ตรวจระดับเพลิงประจำวัน(ระดับเพลิงอากาศหลัก) รายการที่ 1-70 หรืออนุ หมวด ก2 บันทึกการตรวจดับเพลิง
ประจำวัน (ระดับเพลิงอากาศยานเคลื่อนที่เร็ว) รายการที่ 1-82 และอุปกรณ์เพิ่มเติม เมื่อพบข้อขัดข้องรายงานให้
น.เวร กคก.ชย.ทอ. ทราบทันที

2.4.1.2 ควบคุมรถไปยังที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วและปลอดภัย

2.4.1.3 กำหนดจุดจอดรถให้อยู่ในระยะที่ปืนฉีดน้ำสามารถฉีดได้ถึง

(ครอบคลุมตัวอากาศยาน) และปลอดภัยกับตัวรถดับเพลิง

2.4.1.4 เมื่อจอดรถเรียบร้อยแล้วจากรถช่วย จนท. หัวฉีดด้านซ้ายลากสายฉีด
น้ำมันดับเพลิง (Hand Line)

2.4.1.5 นำ จนท. หัวฉีดเข้าควบคุมเพลิงตัดทางช่วยชีวิตผู้ประสบภัยตาม
เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

2.4.1.6 เข้าช่วยเหลือ เข้าช่วยเหลือ จนท.กู้ภัย นำผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ใน
อากาศยานออกมายังจุดรักษาพยาบาล เมื่อได้ดำเนินการดับเพลิงเรียบร้อยแล้ว

2.4.1.7 ให้การช่วยเหลือ จนท.กู้ภัย ทำการปฐมพยาบาลต่อผู้ประสบภัยที่ช่วย
ออกมาได้

2.4.1.8 กำกับดูแล และช่วยเหลือการปฏิบัติงานของ จนท. ภายในชุดอย่าง
ใกล้ชิด

2.4.1.9 หลังจากเพลิงสงบ ให้ตรวจสอบบริเวณที่เกิดเหตุจนแน่ใจว่าเพลิงจะ
ไม่ลุกไหม้อีก จึงเลิกการปฏิบัติ

2.4.1.10 ตรวจสอบรถและอุปกรณ์ประจำรถให้เรียบร้อยแล้วนำรถกลับที่ตั้ง

2.4.1.11 รายงานผลการปฏิบัติให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ

2.4.1.12 ปฏิบัติตามคำสั่ง น.เวร กคก.ชย.ทอ. และผู้บังคับบัญชา

2.4.2 จนท.ปืนฉีด มีหน้าที่

2.4.2.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของปืนฉีดและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการ
รับ-ส่งหน้าที่ แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมทราบ

2.4.2.2 ฉีดน้ำหรือโฟม ไปยังที่เกิดเหตุให้ทันเหตุการณ์และไม่เกิดอันตราย
ต่ออากาศยาน หรือตามที่ผู้ควบคุมรถสั่ง

2.4.2.3 เมื่อรถจอดเรียบร้อยแล้วให้พลับควบคุมการใช้ปืนฉีดน้ำแทนและลง
จากรถ ช่วย จนท.หัวฉีดลากสายฉีดน้ำดับเพลิง (Hand Line)

2.4.2.4 ช่วยเหลือ จนท. กู้ภัย นำผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ในอากาศยาน ออกมายัง
จุดรักษาพยาบาล

2.4.2.5 ให้การปฐมพยาบาลผู้ประสบภัยที่ช่วยออกมาได้

2.4.2.6 คูแลร์กษา ทำความสะอาดปืนฉีดและอุปกรณ์ประจำรถอากาศยานให้
สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา

2.4.2.7 ปฏิบัติตามคำสั่งผู้ควบคุมรถฯ และผู้บังคับบัญชา

2.4.3 จนท.หัวฉีด (ชาย-ขวา) มีหน้าที่

2.4.3.1 ตรวจสอบเรียบร้อยของหัวฉีดและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการรับ-ส่ง แล้ว
รายงานให้ผู้ควบคุมทราบ

2.4.3.2 ฉีดน้ำหรือโฟม ไปยังจุดที่เกิดเหตุหรือตามที่คุณควบคุมรถสั่ง

2.4.3.3 คูแลร์กษา ทำความสะอาดหัวฉีดและอุปกรณ์ประจำรถดับเพลิงอากาศยาน ให้
อยู่ในสภาพที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา

2.4.3.4 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.4.4 พลขับ มีหน้าที่

2.4.4.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งหน้าที่
ตามอนุผนวก ก2 บันทึกการตรวจดับเพลิงประจำวัน (รถดับเพลิงอากาศยานเคลื่อนที่เร็ว) รายการที่ 1-82 แล้ว
รายงานให้ผู้ควบคุมทราบ

2.4.4.2 นำรถดับเพลิงฯ ไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.4.4.3 เมื่อถึงที่เกิดเหตุ พิจารณานำรถดับเพลิงเข้าในตำแหน่งที่สามารถเข้าฉีด
ทางด้านเหนือลมเป็นอันดับแรก หรือตามที่คุณควบคุมรถสั่ง

2.4.4.4 ควบคุมและรับผิดชอบในการเปิด-ปิด และปรับแรงดันน้ำ

2.4.4.5 ปรนนิบัติบำรุงอุปกรณ์ประจำรถ ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้
ตลอดเวลา

2.4.4.6 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.5 จนท. ประจำรถดับเพลิงอาคาร มีหน้าที่

2.5.1 ผู้ควบคุม มีหน้าที่

2.5.1.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งหน้าที่
ตามอนุผนวก ก3 บันทึกการตรวจรถดับเพลิงอาคาร รายการที่ 1-86 และอุปกรณ์เพิ่มเติม เมื่อพบข้อขัดข้อง
รายงานให้ น.เวร กดก.ชย.ทอ.ทราบทันที

2.5.1.2 ควบคุมรถไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.5.1.3 กำหนดแผนการเข้าพจญเพลิง

2.5.1.4 สั่งการให้พลขับนำรถเข้าจอดใกล้บริเวณแหล่งน้ำ ในบริเวณที่เกิดเหตุ

2.5.1.5 กำหนดแผนการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัย

- 2.5.1.6 เข้าช่วยเหลือ จนท.กู้ภัย นำผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ในที่เกิดเหตุออกมายังจุดที่ปลอดภัย
- 2.5.1.7 เข้าช่วยเหลือ จนท.กู้ภัย ทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กับผู้ประสบภัยที่ช่วยออกมาได้
- 2.5.1.8 กำกับดูแลช่วยเหลือการปฏิบัติงานของ จนท.ดับเพลิงภายในชุดอย่างใกล้ชิด
- 2.5.1.9 หลังจากเพลิงสงบ ให้ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุจนแน่ใจว่าเพลิงจะไม่ลุกลามขึ้นอีก
- 2.5.1.10 ตรวจสอบรถและอุปกรณ์ประจำรถให้เรียบร้อยก่อนนำรถกลับ
- 2.5.1.11 รายงานผลการปฏิบัติให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ
- 2.5.1.12 ปฏิบัติตามคำสั่ง น.เวร กคก.ชย.ทอ. และผู้บังคับบัญชา
- 2.5.2 จนท.ต่อสาย มีหน้าที่
- 2.5.2.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของปืนฉีด ท่อคูคน้ำ และอุปกรณ์ประจำรถดับเพลิงอาคาร ในการรับ-ส่งหน้าที่ แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ
- 2.5.2.2 ช่วยพลขับในการต่อท่อคูคน้ำ
- 2.5.2.3 ใช้ปืนฉีด ฉีดน้ำ เข้าดับเพลิง หรือควบคุมเพลิงตามสถานการณ์หรือตามที่คุณควบคุมรถสั่ง
- 2.5.2.4 เข้าช่วยเหลือ จนท.กู้ภัย นำผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ในที่เกิดเหตุออกมายังจุดที่ปลอดภัย
- 2.5.2.5 เข้าช่วยเหลือ จนท.กู้ภัย ทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้นกับผู้ประสบภัยที่ช่วยเหลือออกมาได้
- 2.5.2.6 ทำลาย หรือรื้อถอน สิ่งที่เป็นอุปสรรคกีดขวางการปฏิบัติงาน
- 2.5.2.7 คูแตรศึกษา ทำความสะอาดท่อคูคน้ำและอุปกรณ์ประจำรถดับเพลิงอาคาร ให้พร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา
- 2.5.2.8 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา
- 2.5.3 จนท.วางสาย มีหน้าที่
- 2.5.3.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของสายส่งน้ำ และอุปกรณ์ประจำรถดับเพลิงอาคาร ในการรับ-ส่งหน้าที่ แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ
- 2.5.3.2 นำสายส่งน้ำต่อเข้ากับปลายสายที่ จนท.หัวฉีดเคลื่อนออกมา
- 2.5.3.3 ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วย จนท.หัวฉีดและให้สัญญาณการเปิด-ปิดและปรับแรงดันน้ำ
- 2.5.3.4 คูแตรศึกษา และความสะอาดสายส่งน้ำและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในสภาพที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา

2.5.3.5 ปฏิบัติตามคำสั่งผู้ควบคุมรถ และผู้บังคับบัญชา

2.5.4 จนท.หัวฉีด มีหน้าที่

2.5.4.1 ตรวจสอบความพร้อมของหัวฉีดและอุปกรณ์ประจำรถดับเพลิงอาคารในการรับ-ส่งน้ำที่ แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.5.4.2 นำหัวฉีดติดตัวไป พร้อมกับสายน้ำต่อจากรถคลี่ไปจนสุดความยาว

2.5.4.3 นำหัวฉีดสวมเข้ากับปลายสายที่ต่อจาก จนท.วางสาย

2.5.4.4 ฉีดน้ำเข้าดับเพลิง หรือควบคุมเพลิงตามสถานการณ์หรือตามที่อยู่ของผู้ควบคุมรถสั่ง

2.5.4.5 ดูแลรักษา ทำความสะอาดหัวฉีด และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตลอดเวลา

2.5.4.6 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.5.5 พลขับ มีหน้าที่

2.5.5.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถ เครื่องสูบน้ำ และอุปกรณ์ประจำรถดับเพลิงอาคารในการรับ-ส่งน้ำที่ ตามอนุผนวก ก3 บันทึกการตรวจสอบรถดับเพลิงอาคาร

2.5.5.2 นำรถดับเพลิงฯ ไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.5.5.3 เมื่อถึงที่เกิดเหตุให้จอดรถใกล้บริเวณที่มีแหล่งน้ำ และหมุนล้อรถดับเพลิงฯ หรือตามที่อยู่ของผู้ควบคุมรถสั่ง

2.5.5.4 ดำเนินการต่อท่อหรือสายสูบน้ำ

2.5.5.5 ควบคุมรับผิดชอบในการเปิด-ปิด และปรับแรงดันน้ำ

2.5.5.6 ปรนนิบัติบำรุงรถ เครื่องสูบน้ำและอุปกรณ์ประจำรถให้อยู่ในสภาพที่จะพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

2.5.5.7 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมและผู้บังคับบัญชา

2.6 จนท.ประจำรถกู้ภัยและช่วยชีวิต มีหน้าที่

2.6.1 จนท.ผู้ควบคุม มีหน้าที่

2.6.1.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งน้ำที่

2.6.1.2 ควบคุมรถฯ ไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.6.1.3 กำหนดแผนช่วยเหลือผู้ประสบภัย

2.6.1.4 วิเคราะห์และพิจารณาการใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์ให้เหมาะสมกับเหตุการณ์

2.6.1.5 ดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยออกจากที่เกิดเหตุ

2.6.1.6 ให้การปฐมพยาบาลผู้ประสบภัย ก่อนนำส่งโรงพยาบาลหรือก่อนที่แพทย์จะ

มาถึง

2.6.1.7 กำกับดูแลการปฏิบัติงานของ จนท.ภายในชุดอย่างใกล้ชิด

2.6.1.8 เมื่อเสร็จภารกิจให้ตรวจสอบรถและอุปกรณ์ประจำรถให้เรียบร้อยก่อนนำรถกลับ

2.6.1.9 รายงานผลการปฏิบัติให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ

2.6.1.10 ปฏิบัติตามคำสั่งของ น.เวร. กคก.ชย.ทอ.และผู้บังคับบัญชา

2.7 จนท.ประจำรถดับเพลิงชนิดหอน้ำ

2.7.1 ผู้ควบคุมรถ มีหน้าที่

2.7.1.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถ และอุปกรณ์ประจำรถ ในการรับ-ส่งหน้าที่ และรายงานให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ

2.7.1.2 ควบคุมรถ ไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.7.1.3 กำหนดแผนการเข้าผจญเพลิง และช่วยเหลือผู้ประสบภัย

2.7.1.4 ควบคุมและดำเนินการตั้งขาหยั่งรถ

2.7.1.5 ปรับตั้งบันได ให้ตรงกับจุดที่เกิดเหตุ

2.7.1.6 กำกับดูแลการปฏิบัติงานของ จนท. อย่างใกล้ชิด

2.7.1.7 เข้าช่วยชีวิตผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ในที่เกิดเหตุ

2.7.1.8 ให้การปฐมพยาบาลขั้นต้น แก่ผู้ประสบภัยที่ช่วยออกมาได้

2.7.1.9 หลังจากเพลิงสงบ ตรวจสอบบริเวณที่เกิดเหตุจนแน่ใจว่าเพลิงจะไม่ลุกไหม้อีก

ขึ้นมาอีก

2.7.1.10 ตรวจสอบรถและอุปกรณ์ประจำรถให้เรียบร้อยก่อนนำรถกลับ

2.7.1.11 ควบคุมดูแลการใช้และการบำรุงรักษาและอุปกรณ์ประจำรถให้เป็นไปตามเทคนิคที่ถูกต้อง พร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา

2.7.1.12 ปฏิบัติตามคำสั่งของ น.เวร กคก.ชย.ทอ.และผู้บังคับบัญชา

2.7.2 จนท. บันได มีหน้าที่

2.7.2.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของบันได และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการรับ-ส่งหน้าที่ แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.7.2.2 ช่วยผู้ควบคุมรถในการตั้งขาหยั่ง

2.7.2.3 ช่วยเหลือ จนท. หัวฉีด และ จนท. ช่วยชีวิตในการดับเพลิง

2.7.2.4 เข้าช่วยชีวิตผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ในที่เกิดเหตุ

2.7.2.5 ให้การปฐมพยาบาลขั้นต้น แก่ผู้ประสบภัยที่ช่วยออกมาได้

2.7.2.6 ดูแลรักษา ทำความสะอาดบันได และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้พร้อมที่จะใช้งาน

ได้ตลอดเวลา

2.7.2.7 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.7.3 จนท.หัวฉีด มีหน้าที่

2.7.3.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของหัวฉีดและสายส่งน้ำในการรับ-ส่งน้ำที่ แล้ว
รายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.7.3.2 นำหัวฉีดพร้อมสายส่งน้ำต่อเข้ากับท่อจ่ายน้ำ (บนหัวบันได)

2.7.3.3 ฉีดน้ำเข้าดับเพลิง หรือควบคุมเพลิง และสายส่งน้ำให้พร้อมที่จะใช้งานได้
ตลอดเวลา

2.7.3.4 ดูแลรักษา ทำความสะอาดหัวฉีด และสายส่งน้ำให้พร้อมที่จะใช้งานได้
ตลอดเวลา

2.7.3.5 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.7.4 จนท.ช่วยชีวิต มีหน้าที่

2.7.4.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของอุปกรณ์ช่วยชีวิตในการรับ-ส่งน้ำที่ แล้ว
รายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.7.4.2 ช่วยเหลือผู้ควบคุมในการตั้งขาหยั่ง

2.7.4.3 ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากที่เกิดเหตุ

2.7.4.4 ให้การปฐมพยาบาลผู้ประสบภัยที่ช่วยออกมา

2.7.4.5 ดูแลรักษา และทำความสะอาดอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานได้
ตลอดเวลา

2.7.4.6 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.7.5 พลขับ มีหน้าที่

2.7.5.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถ และอุปกรณ์ประจำรถ ในการรับ-ส่งน้ำที่
ตามอนุผนวก ก5 บันทึกการดับเพลิงแบบบันได รายการที่ 1-38 แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.7.5.2 นำรถไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.7.5.3 นำรถเข้าจอดในบริเวณที่เกิดเหตุ ตรงจุดที่ผู้ควบคุมรถสั่ง

2.7.5.4 ปรับเร่งเครื่องยนต์ปั๊มไฮดรอลิกในการตั้งขาหยั่งรถ

2.7.5.5 รับผิดชอบในการเปิด-ปิด และปรับแรงดันน้ำ

2.7.5.6 ปรนนิบัติบำรุงรถและอุปกรณ์ประจำรถ ให้อยู่ในสภาพที่จะใช้งานได้
ตลอดเวลา

2.7.5.7 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถ และผู้บังคับบัญชา

2.8 จนท.ประจำรถน้ำดับเพลิง

2.8.1 ผู้ควบคุมรถ มีหน้าที่

2.8.1.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งหน้าที่ตามอนุผนวก ก6 บันทึกการตรวจรถน้ำดับเพลิง รายการที่ 1-33 แล้วรายงานให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ

2.8.1.2 ควบคุมรถไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

2.8.1.3 กำกับดูแลการปฏิบัติงานของ จนท. ภายในชุดอย่างใกล้ชิด

2.8.1.4 ช่วยเหลือ จนท. ให้น้ำ ในการต่อท่อสูดหรือจ่ายน้ำ

2.8.1.5 หลังจากเสร็จสิ้นภารกิจแล้ว ให้ตรวจสอบรถและอุปกรณ์ประจำรถ ให้เป็นไปตามเทคนิคที่ถูกต้อง พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

2.8.1.6 ควบคุมดูแลการใช้ การบำรุงรักษารถ และอุปกรณ์ประจำรถ ให้เป็นไปตามเทคนิคที่ถูกต้อง พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

2.8.2 จนท.จ่ายน้ำ มีหน้าที่

2.8.2.1 ตรวจสอบความพร้อมของท่อจ่ายและท่อสูดตลอดจนอุปกรณ์ประจำรถน้ำดับเพลิง ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งาน ในการรับ-ส่งหน้าที่ แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.8.2.2 ต่อท่อจ่ายหรือท่อสูดน้ำให้กับรถดับเพลิงหรือตามที่คุณควบคุมรถสั่ง

2.8.2.3 ตรวจสอบความเรียบร้อยของท่อจ่ายน้ำ และท่อสูดน้ำ ตลอดเวลาขณะปฏิบัติหน้าที่

2.8.2.4 ดูแลรักษา และทำความสะอาดท่อจ่ายและท่อสูดให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา

2.8.2.5 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.8.3 พลขับ มีหน้าที่

2.8.3.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของรถและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งหน้าที่ตามอนุผนวก ก6 บันทึกการตรวจรถน้ำดับเพลิง รายการที่ 1-24 แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมรถทราบ

2.8.3.2 นำรถไปยังที่เกิดเหตุด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย พร้อมทั้งทำการหมุนล้อ

2.8.3.3 ช่วยเหลือ จนท. ให้น้ำ ในการต่อท่อจ่ายหรือท่อสูดน้ำ

2.8.3.4 ควบคุมและรับผิดชอบในการเปิด-ปิด และปรับแรงดันของน้ำ

2.8.3.5 ปรนนิบัติบำรุงรถและอุปกรณ์ประจำรถ ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลา

2.8.3.6 ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมรถและผู้บังคับบัญชา

2.9 จนท. ชุดกู้ภัย (ชุด ฮ.สนับสนุน SAR)

2.9.1 พลขับ มีหน้าที่

2.9.1.1 ตรวจสอบความเรียบร้อยของพาหนะและอุปกรณ์ประจำรถในการรับ-ส่งหน้าที่

2.9.1.2 เมื่อเสร็จภารกิจ ให้สำรวจความเรียบร้อย ของพาหนะและอุปกรณ์ประจำรถ

แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมทราบ

2.9.1.3 เมื่อเสร็จภารกิจ ให้สำรวจความเรียบร้อย ของพาหนะและอุปกรณ์ประจำรถ

แล้วรายงานให้ผู้ควบคุมทราบ

2.9.2 จนท. ช่วยเหลือผู้ประสบภัย มีหน้าที่

2.9.2.1 ตรวจสอบสภาพความพร้อมของเครื่องมือช่วยเหลือกู้ภัยให้อยู่ในสภาพ
เรียบร้อย สะอาดและใช้งานได้ก่อนรับ-ส่งหน้าที่ ตามอนุผนวก ก7 บันทึกการตรวจเครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิด
หอบหาม แล้วรายงานให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ

2.9.2.2 เดินทางไปยังหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตพร้อมกับเครื่องมือช่วยเหลือกู้ภัย
เมื่อได้รับคำสั่งหรือได้รับแจ้ง อ.เกิดเหตุฉุกเฉิน หรือ อ.เกิดอุบัติเหตุ

2.9.2.3 เมื่อถึงที่เกิดเหตุให้ดำเนินการช่วยชีวิต ผู้ประสบภัย ตามขั้นตอนและเทคนิคที่
ถูกต้อง

2.9.2.4 ดำเนินการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยออกจากที่เกิดเหตุ ให้การปฐมพยาบาล
ขั้นต้น และส่งต่อให้ จนท.แพทย์และพยาบาลดำเนินการต่อไป

2.9.2.5 เมื่อเสร็จภารกิจ สำรวจเครื่องมือและอุปกรณ์ ให้พร้อมใช้งานต่อไป

2.9.2.6 รายงานผลการปฏิบัติให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.

2.10 จนท.ห้องควบคุมระบบแจ้งเตือนเหตุเพลิงไหม้ บก.ทอ. มีหน้าที่

2.10.1 ตรวจสอบความพร้อมของสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ในการ
รับ-ส่งหน้าที่ แล้วรายงานให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ

2.10.2 เมื่อมีสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ให้ประสานกับ น.เวร บก.ทอ.และ/หรือเสมียนเวรที่
เกี่ยวข้อง และเดินทางไปยังจุดที่เกิดเหตุทันที

2.10.3 เมื่อไปถึงจุดที่เกิดเหตุให้พิจารณาใช้เครื่องดับเพลิงประจำตู้ดับเพลิง เข้าดับเพลิงขั้นต้น

2.10.4 หากเป็นเพลิงขนาดใหญ่และเกินขีดความสามารถให้ขอรับการสนับสนุน จาก
กคก.ชย.ทอ.ทราบทันที

2.10.5 หากพบข้อขัดข้องของตู้สัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้รายงานให้
น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบทันที

2.10.6 ให้คำแนะนำช่วยเหลือในการตรวจและใช้เครื่องมือดับเพลิงในตู้ดับเพลิงประจำอาคาร
ต่างๆ เมื่อได้รับการร้องขอ

การปฏิบัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้ หรืออุบัติภัยต่างๆ

เพื่อให้การปฏิบัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้ หรืออุบัติภัยต่างๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย จึงให้ จนท.
ดับเพลิงและกู้ภัยปฏิบัติ ดังนี้

1. เมื่อ จนท. ประจำศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. ได้รับแจ้งเหตุให้กดกริ่งสัญญาณแจ้งภัย (สัญญาณแจ้งภัย) พร้อมทั้งบันทึกข้อความที่ได้รับแจ้ง (บันทึกรับแจ้งเหตุและการปฏิบัติงาน) และแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ
2. จนท.ดับเพลิงและกู้ภัย เมื่อได้ยินเสียงสัญญาณแจ้งภัยให้รีบมารวม ณ บริเวณจุดรวมพล เพื่อเตรียมรับคำสั่ง
3. น.เวร กคก.ชย.ทอ.เมื่อทราบเหตุแล้ว สั่งให้ จนท.ดับเพลิงและกู้ภัยออกปฏิบัติหน้าที่โดยพิจารณา ดังนี้
 - 3.1 พื้นที่ในเขตรับผิดชอบให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.เป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติด้วยตนเอง
 - 3.2 พื้นที่นอกเขตรับผิดชอบให้ ผช.น.เวร กคก.ชย.ทอ. เป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติ ทั้งนี้จะต้องได้รับอนุมัติจาก จก.ชย.ทอ.หรือ ผู้ทำการแทนก่อน
4. จนท. ดับเพลิงและกู้ภัย เมื่อได้รับคำสั่งแล้วให้รีบสวมชุดดับเพลิงอาคาร ขึ้นรถเปิดขำการติดต่อสื่อสาร และออกเดินทางไปยังที่เกิดเหตุทันที
5. ก่อนออกเดินทางให้ จนท.ประจำศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ.แจ้ง สรภ.พัน สห.ทอ.ทราบ เพื่ออำนวยความสะดวกในเส้นทางที่รถดับเพลิงฯ ผ่าน โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณทุ่งสีกัน จะต้องประสานกับสรภ.พัน สห.ทอ. ให้จัดรถ สห.นำจากช่องทางเข้าฐานทัพอากาศ ดอนเมือง วิ่งสวนทางสะพานต่างระดับลงปลายสะพานขาขึ้นเลียวขาวข้ามทางรถไฟเข้าถนนเดชะตุงคะ ไปยังที่เกิดเหตุ
6. ระหว่างเดินทางให้ผู้ควบคุมการปฏิบัติติดต่อกับ ศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. แจ้งจุดผ่านในเส้นทางให้ ศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ.ทราบทุกระยะ
7. เมื่อถึงที่เกิดเหตุให้ปฏิบัติดังนี้
 - 7.1 ในเขตรับผิดชอบให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ดำเนินการดับเพลิงและกู้ภัยทันที พร้อมทั้งรายงานเหตุการณ์เบื้องต้นให้ ศูนย์รวมข่าว น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ
 - 7.2 นอกเขตรับผิดชอบให้ ผช.น.เวร กคก.ชย.ทอ. ประสานกับหน่วยดับเพลิง/หรือ จนท. ตำรวจ ในพื้นที่ก่อนลงมือปฏิบัติ พร้อมทั้งรายงานเหตุการณ์เบื้องต้นให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.ทราบ
8. ระหว่างปฏิบัติให้ผู้บัญชาการดับเพลิง รายงานให้ศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ.ทราบทุกระยะ
9. การปฏิบัติของ จนท.ทุกคนในการดับเพลิงและกู้ภัย ให้ถือการปฏิบัติตามหลักการและขั้นตอนที่สายวิชาการกำหนด
10. เมื่อเหตุการณ์สงบ เตรียมเดินทางกลับที่ตั้ง ให้ผู้ควบคุมสั่งให้ จนท.ตรวจสอบอุปกรณ์ให้ครบตามจำนวนและรายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. ทราบ
11. เมื่อกลับถึงที่ตั้ง ให้ จนท. ประจำรถดับเพลิงฯ จัดการเติมน้ำ ทำความสะอาดรถและอุปกรณ์ประจำรถ ให้พร้อมที่จะออกปฏิบัติได้อีกเมื่อเกิดเหตุการณ์
12. ให้ น.เวร กคก.ชย.ทอ.รวบรวมผลการปฏิบัติประจำวันรายงาน ผอ.กคก.ชย.ทอ. ทราบ หลังจากส่งหน้าที่ในวันถัดไป (หากเกิดในพื้นที่รับผิดชอบ ทอ.ให้รีบรายงานด่วนให้ทราบทันที และแยกเรื่องรายงาน จก.ชย.ทอ.ทราบ)

13. ในการปฏิบัติเมื่อมีความจำเป็นต้องการดับเพลิงฯ หรือเชื้อเพลิงเพิ่มเติม ให้ดำเนินการดังนี้

13.1 รถดับเพลิงและกู้ภัย ให้ขอรับการสนับสนุนจากหน่วยดับเพลิงฯ ข้างเคียง โดยศูนย์รวม
ข่าว กคก.ชย.ทอ. เป็นผู้ดำเนินการ

13.2 รถกระเช้าตัดกระแสไฟฟ้าให้ขอรับการสนับสนุนจาก ชย.ทอ. ได้ตลอดเวลา (โดยประสานกับ
ศูนย์ปฏิบัติการไฟฟ้า ชย.ทอ. โทร 2-4105)

13.3 รถลำเลียงน้ำ ให้ขอรับการสนับสนุนจาก ชส.ทอ. ได้ตลอดเวลา (โดยประสาน ชส.ทอ.
โทร 2-6134 และ 2-4248)

2.2.3 สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม.

วัตถุประสงค์

1.เพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
จากอัคคีภัยและภัยจากแผ่นดินไหวและอาคารถล่มให้ชัดเจน บูรณาการปฏิบัติร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.เพื่อป้องกันและลดผลกระทบความเสียหายจากอัคคีภัยและภัยจากแผ่นดินไหวและอาคารถล่ม

3.เพื่อให้การดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถฟื้นฟูพื้นที่
ประสบภัยให้กลับสู่ภาวะปกติโดยเร็วที่สุดการจัดตั้งองค์การปฏิบัติ

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมไว้รองรับสถานการณ์สาธารณภัยที่อาจเกิดขึ้น ทั้งการป้องกัน บรรเทา
และระงับภัย จึงกำหนดองค์การปฏิบัติที่รับผิดชอบในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ดังนี้

- ระดับเขต ได้แก่ กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยสำนักงานเขต มีผู้อำนวยการเขต
เป็นผู้อำนวยการ และเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ช่วยผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร รับผิดชอบและปฏิบัติหน้าที่
ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตของตน และมีหน้าที่ช่วยเหลือผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร โดยมี
ส่วนราชการและหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งภาคีรัฐภาคเอกชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ร่วมปฏิบัติงานใน
กองอำนวยการ ฯ และทำหน้าที่เป็นหน่วยช่วยเหลือกรุงเทพมหานครในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรุงเทพมหานคร

-ระดับกรุงเทพมหานคร ได้แก่ กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร
มีผู้ว่าราชการจังหวัดกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการ ปลัดกรุงเทพมหานครเป็นรองผู้อำนวยการ รับผิดชอบ
ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตกรุงเทพมหานคร

เมื่อเกิดหรือคาดว่าจะเกิดสาธารณภัย ให้กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพ
มหานครและสำนักงานเขต ปรับ/เปลี่ยนสภาพเป็นศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจฯ เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหา
สาธารณภัยนั้นๆ โดยเรียกว่า “ ศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติกรุงเทพมหานคร ” หรือ “ ศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติ
สำนักงานเขต ” เพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติ โดยระดมสรรพกำลังและทรัพยากร

ต่างๆ ของกรุงเทพมหานครหรือประสานความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกเพื่อระงับเหตุและช่วยเหลือ
ผู้ประสบภัย ตลอดจนฟื้นฟู บูรณะให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว

หลักการปฏิบัติ

แผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานครจากอัคคีภัย ภัยจากแผ่นดินไหวและ
อาคารถล่ม จัดทำขึ้นเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมไว้รองรับสถานการณ์
ตั้งแต่ก่อนเกิดภัย ระหว่างภัยและหลังเกิดภัย

- กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขต ดำเนินการตาม
มาตรการต่างๆ เพื่อป้องกัน ลดผลกระทบ เตรียมความพร้อมและฟื้นฟูบูรณะสิ่งเสียหายที่เกิดขึ้นตามความ
รุนแรงของภัย

- การเผชิญเหตุ หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการเผชิญเหตุในพื้นที่ มีอำนาจหน้าที่ในการระงับบรรเทา
สาธารณภัยให้ยุติโดยเร็ว ได้แก่ กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานครและสำนักงาน
เขต สำหรับการอำนวยความสะดวกขึ้นอยู่กับขนาดและความรุนแรงและขีดความสามารถในการจัดการ สาธารณภัยที่
เกิดขึ้น โดยผู้อำนวยในแต่ละระดับจะมีอำนาจหน้าที่ในการอำนวยความสะดวก และสามารถสั่งการในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น
ในพื้นที่รับผิดชอบเหนือหน่วยงานที่เข้าร่วมปฏิบัติการ

- การอพยพประชาชนและส่วนราชการ เพื่อความปลอดภัยให้เป็นตามแผนการอพยพ ภายใต้การสั่ง
การของผู้อำนวยในความรับผิดชอบในเขตพื้นที่นั้น แล้วรายงานชั้นเหนือไปทราบทันที

การสื่อสาร

การสื่อสารจัดเป็นกิจกรรมที่สำคัญในการบริหารจัดการสาธารณภัย ให้สามารถประสานดำเนินการไป
ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว โดยมีหลักการปฏิบัติ ดังนี้

- กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร/กองอำนวยการป้องกันและบรรเทา
สาธารณภัยสำนักงานเขต เป็นศูนย์กลางสื่อสารตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อให้สามารถติดต่อประสานงานสั่งการ
รายงานการปฏิบัติและสถานการณ์ระหว่างทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างต่อเนื่อง รวดเร็วและเชื่อถือได้โดย
แบ่งออกได้ดังนี้

- ระบบ VHF ผ่านข่ายอัมรินทร์ หรือ ผ่านข่ายพระราม

- ระบบโทรศัพท์มือถือ

- ระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

- จัดเตรียมและจัดหาอุปกรณ์ และเครื่องมือสื่อสารให้เพียงพอและใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง

- จัดอบรมการใช้อุปกรณ์สื่อสารให้กับบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบการป้องกันและบรรเทาภัยจาก
อัคคีภัย

การปฏิบัติการก่อนเกิดภัย

สำนักงานเขตและสำนักงานที่เกี่ยวข้อง จัดเตรียมและจัดหาทรัพยากรที่จำเป็น เพื่อการป้องกันและ

บรรเทาภัยจากอัคคีภัยให้เหมาะสมกับการประเมินความเสี่ยงและความอ่อนแอของพื้นที่ รวมทั้งวางแผน
ทางการปฏิบัติให้พร้อมเผชิญเหตุจากอัคคีภัย โดยมีแนวทางดังนี้

หลักการปฏิบัติ	แนวทางการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ
1.การป้องกันและลดผลกระทบ 1.1 การประเมินความเสี่ยง	1) ประเมินความเสี่ยงภัยและความ อ่อนแอในเขตพื้นที่ โดยพิจารณา จากข้อมูลสถิติการเกิดอัคคีภัยและ การวิเคราะห์ข้อมูล สภาพแวดล้อม ต่างๆ 2) จัดทำแผนที่เสี่ยงภัย โดยให้สถานี ดับเพลิงทุกสถานีของสำนักป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยจัดทำแผนที่ เสี่ยงภัย พร้อมเส้นทางการจราจรและ แหล่งน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของ ตนเอง	-สำนักป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย -สำนักงานเขต
1.2 การเตรียมการด้านฐานข้อมูล และระบบสารสนเทศ	1) จัดทำฐานข้อมูลเพื่อสนับสนุนการ บริหารจัดการภัยจากอัคคีภัย เช่น ข้อมูลเจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร ข้อมูลที่เชี่ยวชาญ เป็นต้น 2) พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลด้าน อัคคีภัยระหว่างหน่วยงานให้มี ประสิทธิภาพและสามารถใช้งานได้ ร่วมกัน	-สำนักป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย -สำนักยุทธศาสตร์และ ประเมินผล -สำนักผังเมือง -สำนักงานเขต
1.3 การส่งเสริมให้ความรู้และ สร้างความตระหนักรู้ด้านการ ป้องกันและบรรเทาภัยจากอัคคีภัย	1) สนับสนุนรวมทั้งพัฒนาการใช้สื่อ ประชาสัมพันธ์ในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์การป้องกันและ บรรเทาภัยจากอัคคีภัยเพื่อปลูกฝัง จิตสำนึกอย่างต่อเนื่อง เช่น โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต ฯลฯ 2) เผยแพร่และเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับ	-สำนักป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัย -กองประชาสัมพันธ์ -สำนักงานเขต

	<p>ความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน เช่น การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ อัคคีภัยในช่วงปกติ ช่วงเทศกาล ต่างๆ การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้าน เป็นต้น</p> <p>3) สนับสนุนให้องค์กรเครือข่ายในการป้องกันและบรรเทาภัยจาก อัคคีภัย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และ อาสาสมัครต่างๆ มีส่วนรวมในการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยจาก อัคคีภัยอย่างต่อเนื่อง</p> <p>4) จัดให้มีหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมถึงการฝึกซ้อมการอพยพหนีไฟ ให้แก่หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนทั่วไป</p>	
<p>2.การเตรียมความพร้อม</p> <p>2.1 ด้านการจัดการระบบปฏิบัติการฉุกเฉิน</p>	<p>1) จัดทำคู่มือและแผนการปฏิบัติการฉุกเฉินและมีการฝึกซ้อมเป็นประจำต่อเนื่อง</p> <p>2)จัดเตรียมระบบการสื่อสารทั้งระบบหลักและระบบสำรอง</p> <p>3)จัดเตรียมเส้นทางอพยพและสถานที่พักพิงสำหรับผู้ประสบภัย</p> <p>4)กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย รวมทั้งการควบคุม การจราจรและการสัญจรภายในเขตพื้นที่</p> <p>5)จัดระบบการบริหารศูนย์พักพิงชั่วคราว</p> <p>6)จัดเตรียมสิ่งของบริจาคและการ</p>	<p>-สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย</p> <p>-สำนักเทศกิจ</p> <p>-สำนักพัฒนาสังคม</p> <p>-สำนักการจราจรและขนส่ง</p> <p>-สำนักงานเขต</p>

	สงเคราะห์ผู้ประสบภัย	
2.2 ด้านงบประมาณ	1)จัดเตรียมงบประมาณกรณีช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้ประสบภัยด้วยความรวดเร็ว 2)ดำเนินการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการช่วยเหลือผู้ประสบภัย	-สำนักงบประมาณ กรุงเทพมหานคร -สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
2.3 ด้านบุคคล	1)สำรวจและจัดเตรียมผู้รับผิดชอบงานด้านการป้องกันและบรรเทาภัยจากอัคคีภัยให้ครบถ้วนทุกหน้าที่ ชักซ้อม ฝึกซ้อม อบรมและกำหนดวิธีการปฏิบัติตามหน้าที่และขั้นตอนต่างๆ ให้สามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ 2) จัดอบรมอาสาสมัครด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ เช่น อาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อาสาสมัครป้องกันอัคคีภัยในชุมชน เป็นต้น	
2.4 ด้านเครื่องจักร ยานพาหนะ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้และพลังงาน เชื้อเพลิง	1)สำรวจและจัดทำบัญชีข้อมูลเครื่องจักรกล ยานพาหนะ และเครื่องมืออุปกรณ์ทุกชนิดเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการปฏิบัติงานและบูรณาการร่วมกัน 2)ศึกษาและพัฒนาเครื่องจักรกล เครื่องมือ วัสดุ อุปกรณ์ด้านสาธารณภัยของหน่วยงานให้มีความทันสมัย ตามมาตรฐานสากล สามารถใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานการณ์	-สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย -ทุกหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร

	3.) จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำรอง/แหล่งพลังงานสำรอง	
--	--	--

การปฏิบัติขณะเกิดภัย

เมื่อเกิดอัคคีภัยเกิดขึ้น ให้หน่วยงานต่างๆ ตามแผนเข้าดำเนินการระงับภัยให้หยุดโดยเร็ว มีแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

หลักการปฏิบัติ	แนวทางการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ
1) การระงับเหตุ	-สำนักงานเขตในพื้นที่เข้าอำนวยความสะดวกในเขตอันตรายและจัดการจราจร -ศูนย์พระราม 199 ประสานสถานีดับเพลิงในเขตพื้นที่ระงับเหตุ -ศูนย์อัมรินทร์ รายงานผู้บริหารรับทราบเหตุการณ์	-สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย -สำนักเทศกิจ -สำนักงานเขต
2) การประสานหน่วยงานต่างๆ	-ศูนย์พระราม 199 ประสานหน่วยงานต่างๆ เช่น การไฟฟ้า เพื่อตัดกระแสไฟฟ้า การประปาเพื่อเพิ่มแรงดันน้ำ ศูนย์เอร์ว่าัดเพื่อนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล หรือหน่วยงานสนับสนุนอื่น เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ	-สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย -สำนักการแพทย์ -สำนักอนามัย -สำนักงานเขต
3) การอพยพ	-เมื่อสถานการณ์เลวร้ายเกินกว่าที่จะควบคุมได้ให้ดำเนินการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนไปยังที่ปลอดภัย ตามที่สำนักงานเขตกำหนด	-สำนักงานเขต
4) การจัดตั้งศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจฯ	กรณีที่เกิดรุนแรง จำเป็นต้องมีศูนย์กลางในการบริหารจัดการ โดย	-สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

	<p>ให้กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาภัยจากอัคคีภัย กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต ปรับ/เปลี่ยนสภาพเป็นศูนย์อำนาจการเฉพาะกิจฯ ป้องกันและแก้ไขปัญหายกย่นั้น และให้เรียกว่า “ศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติ กรุงเทพมหานคร” หรือศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติสำนักงานเขต ดังนี้</p> <p>-ศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติ กรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ ณ ศาลว่าการกรุงเทพมหานคร (เสาชิงช้า) มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ โดยมีเจ้าหน้าที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และหน่วยงานอื่นๆ เป็นเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน ซึ่งศูนย์ฯ ได้แบ่งระดับการบริหารจัดการเป็น 2 ระดับ ดังนี้</p> <p>ระดับ 1 กรณีอัคคีภัยมีความรุนแรง แต่กรุงเทพมหานคร สามารถระดมสรรพกำลัง เพื่อระงับภัยนั้นได้ โครงสร้างประกอบด้วย ส่วนอำนาจการและส่วนบริหารและการเงิน</p> <p>ระดับ 2 กรณีอัคคีภัยมีความรุนแรงอย่างยิ่งขยายวงกว้าง กรุงเทพมหานครต้องระดมสรรพกำลังทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกเข้าช่วยเหลือ โครงสร้างประกอบด้วย ส่วนอำนาจการส่วน</p>	<p>-สำนักงานเขต</p> <p>-ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>
--	---	--

	<p>วางแผน/วิเคราะห์/ประเมิน สถานการณ์ ส่วนปฏิบัติการ ส่วน สนับสนุน ส่วนบริหารและการเงิน และส่วนรักษาความปลอดภัย -ศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติ สำนักงานเขตมีผู้อำนวยการเป็น ผู้อำนวยการศูนย์ฯ โดยมีเจ้าหน้าที่ ของสำนักงานเขต เจ้าหน้าที่และ หน่วยปฏิบัติหลักในการป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยในเขตพื้นที่</p>	
--	---	--

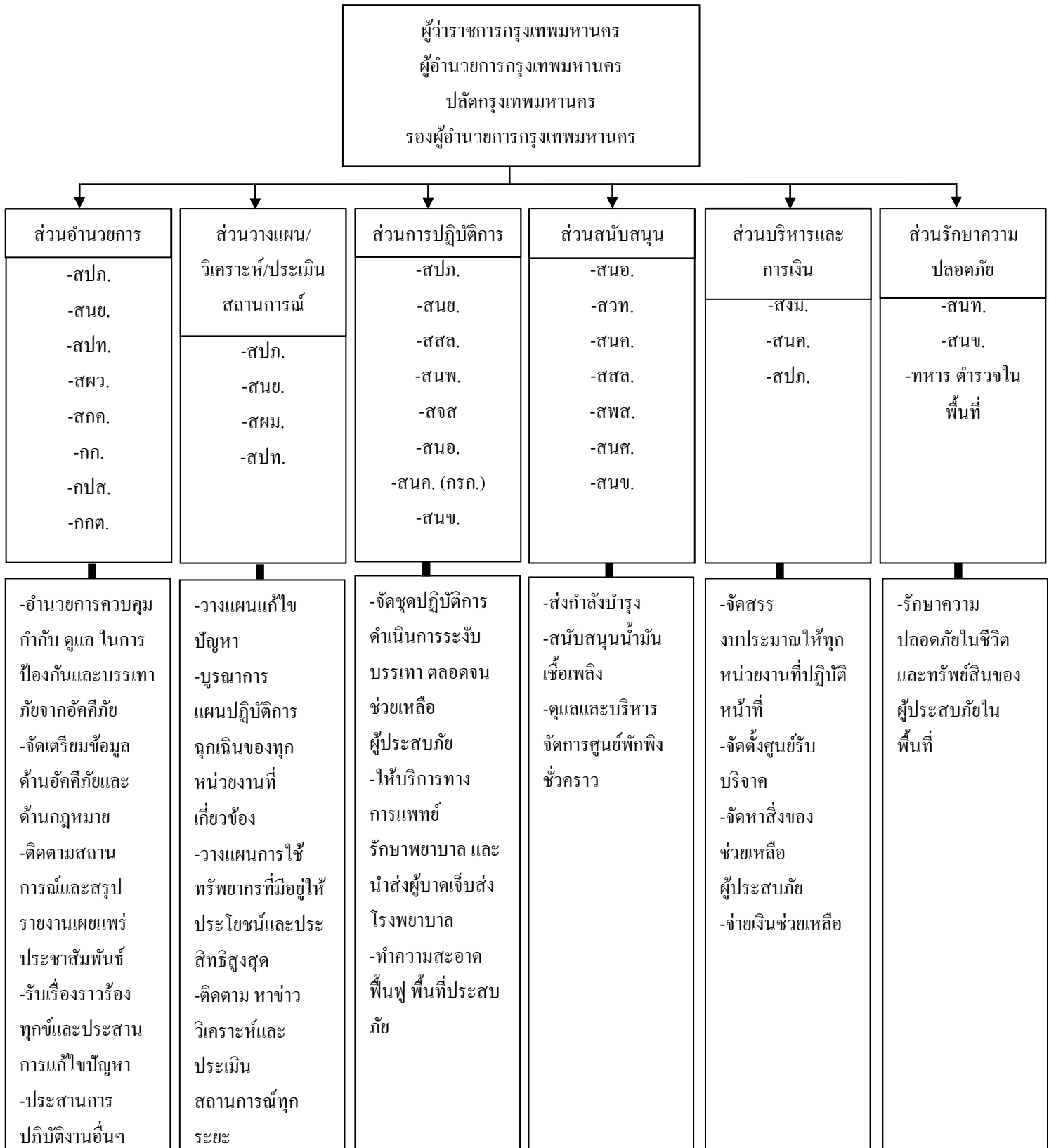
การปฏิบัติหลังเกิดภัย

การฟื้นฟูบูรณะ โดยการนำทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งกำลังคน ทรัพย์สิน เครื่องมือ เครื่องใช้ของทุกภาคส่วน
เข้าร่วมในการฟื้นฟูบูรณะ โดยมีแนวทาง ดังนี้

หลักการปฏิบัติ	แนวทางการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ
<p>1) การช่วยเหลือและฟื้นฟู ผู้ประสบภัย</p>	<p>บริเวณที่เกิดเหตุจัดตั้งหน่วยงาน บรรเทาทุกข์เพื่อปฏิบัติการให้ความ ช่วยเหลือ ดังนี้ -จัดหน่วยปฐมพยาบาล / นำส่ง ผู้บาดเจ็บ ไปยังโรงพยาบาล -จัดเจ้าหน้าที่รักษาความสงบ เรียบร้อย ให้ความปลอดภัยแก่ บุคคล -สำรวจและจัดทำบัญชีรายชื่อ ผู้ประสบภัย เพื่อให้การสงเคราะห์ -ประชาสัมพันธ์ การเตรียมเอกสาร / หลักฐานเพื่อขอรับความช่วยเหลือ เบื้องต้น -สร้างขวัญและกำลังใจให้</p>	<p>-สำนักป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย -สำนักการแพทย์ -สำนักอนามัย -สำนักเทศกิจ -สำนักงานเขต -ตำรวจ ทหารในพื้นที่/ใกล้เคียง -หน่วยงานอาสาสมัคร กู้ภัยใน พื้นที่/ใกล้เคียง</p>

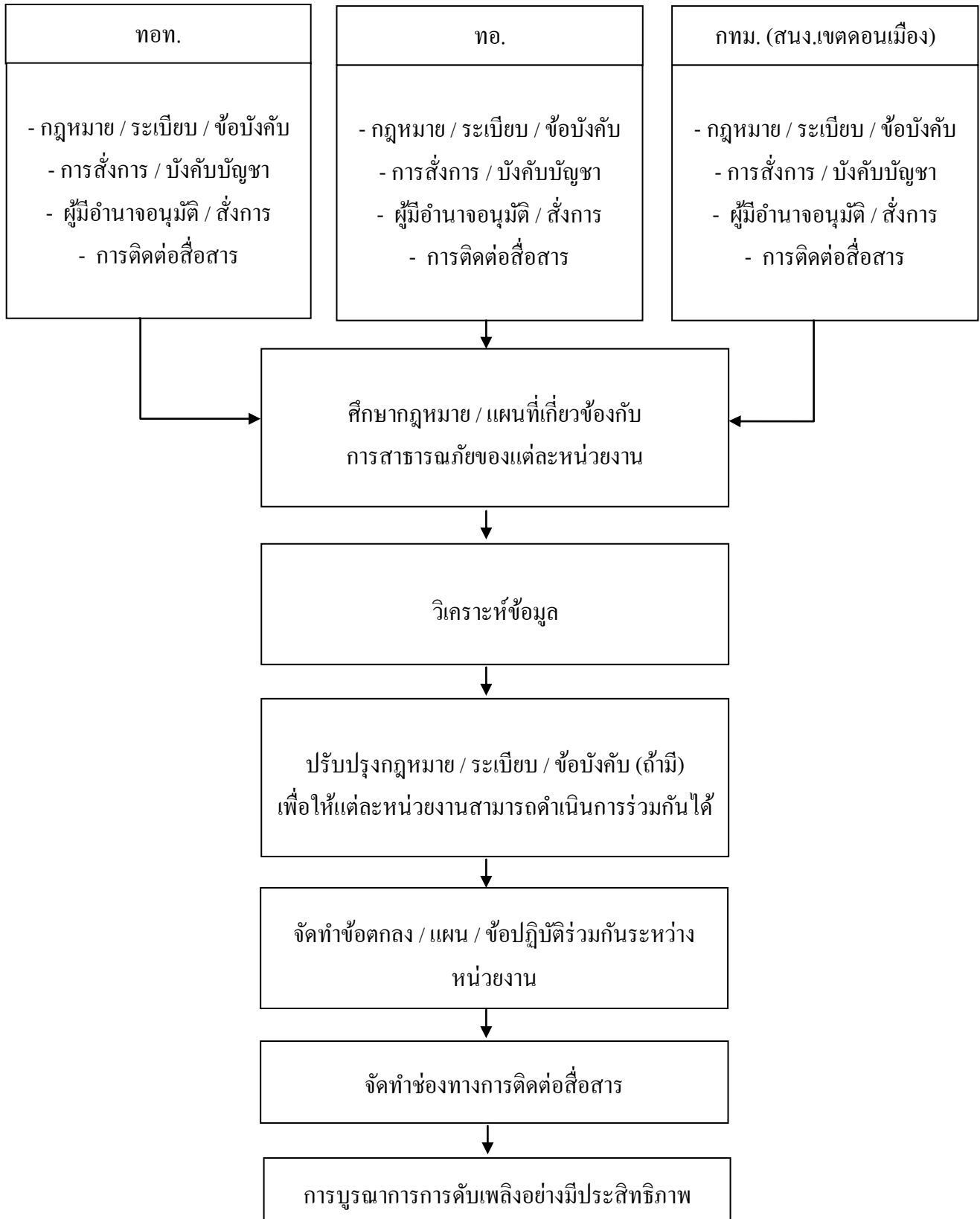
	ผู้ประสบภัยเพื่อไม่ให้เกิดความตื่นตระหนก	
2) การฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน	-จัดชุดสำรวจในพื้นที่เพื่อสำรวจความเสียหาย -รื้อถอน เก็บซากปรักหักพัง ตรวจสอบความแข็งแรงของอาคารเพื่อให้เกิดความปลอดภัย -ซ่อมแซมส่วนที่เสียหาย -ประสานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานนั้นๆ ดำเนินการฟื้นฟู ซ่อมแซมและบูรณะ เช่น กรมทางหลวง การไฟฟ้าฯ การประปาฯ ฯลฯ	

โครงสร้างศูนย์บริหารจัดการภัยพิบัติกรุงเทพมหานคร
กรณี ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ต้องเข้ามาอำนวยความสะดวก (ภัยระดับ 2)



2.3 การวิเคราะห์และการสรุปปัญหา

2.3.1 กรอบการวิเคราะห์



2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีการติดต่อสื่อสาร

ความหมายของการสื่อสาร

ได้มีนักวิชาการหลายท่านให้ความหมายของการสื่อสารไว้ในหลายแง่มุม เช่น

จอร์จ เอ มิลเลอร์ : เป็นการถ่ายทอดข่าวสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

จอร์จ เกิร์บเนอร์ : เป็นการแสดงกริยาสัมพันธ์ทางสังคมโดยใช้สัญลักษณ์และระบบสาร

วิลเบอร์ ชเรมส์ : เป็นการมีความเข้าใจร่วมกันต่อเครื่องหมายที่แสดงข่าวสาร

ซึ่งสามารถสรุปให้เข้าใจได้ง่ายๆคือ การถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารจากบุคคลฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้ส่งสารไปยังบุคคลอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้รับสาร โดยผ่านช่องทางในการสื่อสาร

โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญคือ ผู้ส่งสาร(Sender) สาร(Message) ช่องทาง(Channel) และตัวผู้รับสาร(Receiver) ซึ่งมักเรียกกันว่า SMCR

วัตถุประสงค์ของการสื่อสาร

การสื่อสารในชีวิตของแต่ละบุคคลนั้นล้วนมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันออกไป และส่งผลต่อการดำเนินชีวิตได้คือ ทำให้ไม่รู้สึกละโดดเดี่ยว ทำให้ทราบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น สร้างความสัมพันธ์ทางสังคม ทำให้เกิดการแสดงออก ทำให้เกิดการพักผ่อนหย่อนใจ ทำให้เกิดการเรียนรู้ ทำให้เกิดกำลังใจ(หาภาพประกอบแต่ละประเภท)

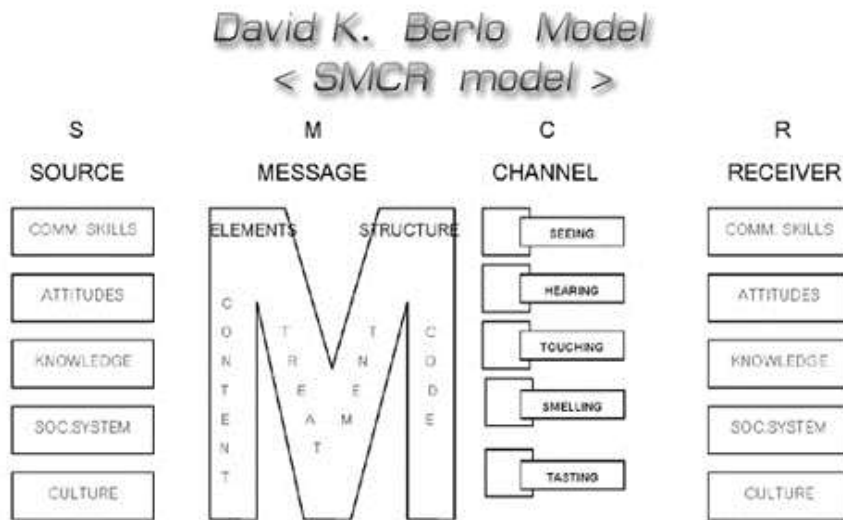
ประเภทของการสื่อสาร

1. การสื่อสารภายในบุคคล(Intrapersonal Communication) การคิดหรือจินตนาการกับตัวเอง เป็นการคิดไตร่ตรองกับตัวเอง ก่อนที่จะมีการสื่อสาร ประเภทอื่นต่อไป
2. การสื่อสารระหว่างบุคคล(Interpersonal Communication) การที่บุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปมาทำการสื่อสารกันอย่างมีวัตถุประสงค์ เช่นการพูดคุย ปรีกษาหารือในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง
3. การสื่อสารกลุ่มย่อย(Small-group) Communication) การสื่อสารที่มีบุคคลร่วมกันทำการสื่อสารเพื่อทำกิจกรรมร่วมกันแต่จำนวนไม่เกิน 25 คน เช่นชั้นเรียนขนาดเล็ก ห้องประชุมขนาดเล็ก
4. การสื่อสารกลุ่มใหญ่(Large-group Communication) การสื่อสารระหว่างคนจำนวนมาก เช่นภายในห้องประชุมใหญ่ โรงภาพยนตร์ โรงละคร ชั้นเรียนขนาดใหญ่
5. การสื่อสารในองค์กร(Organization Communication) การสื่อสารระหว่างสมาชิกภายในหน่วยงานเพื่อปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วง เช่นการสื่อสารระหว่างเพื่อนร่วมงาน เจ้านายกับลูกน้อง
6. การสื่อสารมวลชน(Mass Communication) การสื่อสารกับคนจำนวนมากในหลายๆพื้นที่พร้อมกันโดยใช้สื่อมวลชน เช่น หนังสือพิมพ์ นิตยสาร วิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์เป็นสื่อกลาง เหมาะสำหรับการส่งข่าวสารไปยังผู้คนจำนวนมากๆในเวลาเดียวกัน

7. การสื่อสารระหว่างประเทศ(International Communication) การสื่อสารระหว่างบุคคลที่มีความแตกต่างกันใน เชื้อชาติ ภาษา วัฒนธรรม การเมืองและสังคม เช่นการสื่อสารทางการทูต การสื่อสารเจรจาต่อรองเพื่อการทำธุรกิจ

ประสิทธิภาพของการสื่อสาร

ตามองค์ประกอบของการสื่อสาร ทำให้เห็นว่ามีปัจจัยหลายประการที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการสื่อสารได้ ดังนั้นจึงควรต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับองค์ประกอบต่างเพื่อช่วยในการวางแผนการสื่อสาร โดยสามารถศึกษาได้จากแบบจำลองการสื่อสารของเบอร์โล จากแนวคิดของเบอร์โล ได้พูดถึงองค์ประกอบต่างไว้ดังนี้



ผู้ส่งสาร และผู้รับสาร (Sender and Receiver)ในตัวผู้ส่งสารและผู้รับสารเองก็มีองค์ประกอบที่สามารถช่วยให้การสื่อสารประสบความสำเร็จได้ อันได้แก่ ทักษะในการสื่อสาร(Communication skill) อันประกอบด้วย การพูด การฟัง การอ่าน การเขียนและยังรวมถึงการแสดงออกทางท่าทางและกริยาต่าง เช่นการใช้สายตา การยิ้ม ท่าทางประกอบ และสัญลักษณ์ต่าง การฝึกฝนทักษะการสื่อสาร และรู้จักเลือกใช้ทักษะจะช่วยส่งผลให้ประสบความสำเร็จในการสื่อสารได้ทางหนึ่ง ถัดมาก็คือทัศนคติ(Attitude) การมีทัศนคติที่ดีต่อการสื่อสาร ไม่ว่าจะป็นต่อตนเอง ต่อเรื่องที่ทำ การสื่อสาร หรือแม้กระทั่งต่อช่องทางและผู้รับสาร และในทางกลับกันทัศนคติของผู้รับสารที่มีต่อองค์ประกอบต่างๆก็สามารถทำให้การสื่อสารมีประสิทธิภาพได้ ในทางตรงกันข้ามหากว่ามีทัศนคติที่ไม่ดีแล้วก็จะยอมทำให้เกิดความล้มเหลวได้เช่นกัน นอกจากนี้ความรู้ (Knowledge) ของตัวผู้ส่งสารและผู้รับสารเองก็มีผลต่อการสื่อสาร ทั้งความรู้ในเนื้อหาที่จะสื่อสาร ถ้าไม่รู้จริงก็ไม่สามารถสื่อสารให้ชัดเจนหรือทำให้ผู้รับสารเข้าใจได้ ผู้รับสารเองหากขาดความรู้ก็ไม่สามารถทำความเข้าใจตัวสารได้อีกด้านหนึ่งก็คือความรู้ในกระบวนการสื่อสาร ถ้าไม่รู้ในส่วนนี้ก็ไม่สามารถวางแผนทำการสื่อสารให้สำเร็จได้เช่นกัน ในด้านสุดท้ายก็คือ สถานภาพทางสังคมและวัฒนธรรม(Social and Culture) สถานภาพของตัวเองในสังคมเช่นตำแหน่งหรือหน้าที่การงาน จะมีส่วนกำหนดเนื้อหาและวิธีการในการสื่อสาร ด้านวัฒนธรรมความ

เชื่อ ค่านิยม วิธีทางในการดำเนินชีวิตก็จะมีส่วนในการกำหนดทัศนคติ ระบบความคิด ภาษา การแสดงออกในการสื่อสารด้วยเช่นกัน เช่น สังคมและวัฒนธรรมของเอเชียและยุโรปทำให้มีรูปแบบการสื่อสารที่ต่างกัน หรือแม้กระทั่งสังคมเมืองกับสังคมชนบทก็มีความแตกต่างกัน

สาร (Message) ตัวสารก็คือ เนื้อหา ข้อมูล หรือความคิดที่ถูกถ่ายทอดไปยังผู้รับสาร ซึ่งก็จะมีองค์ประกอบอยู่คือ การเข้ารหัส (Code) จะเป็นกลุ่มของสัญลักษณ์ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อใช้สื่อความหมาย เนื้อหา (Content) ก็คือเนื้อหาสาระที่ถูกถ่ายทอดไปยังผู้รับสาร และอีกส่วนหนึ่งก็คือ การจัดสาร (Treatment) เป็นการเรียบเรียงรหัส และเนื้อหาให้ถูกต้อง เหมาะสม ใ้ใจความ

ช่องทาง (Channel) ช่องทางและสื่อจะเป็นตัวเชื่อมผู้ส่งสารและผู้รับสารเข้าด้วยกัน การเลือกใช้สื่อสามารถเป็นตัวลดหรือเพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารได้ ในการเลือกสื่อต้องพิจารณาถึงความสามารถของสื่อในการนำสารไปสู่ประสาทสัมผัสหรือช่องทางในการรับสาร ซึ่งก็ได้แก่ การเห็น การได้ยิน การสัมผัส การได้กลิ่น การลิ้มรส

ทฤษฎีภาวะผู้นำ

ภาวะผู้นำ นับเป็นเรื่องที่ได้รับการกล่าวขวัญถึงอย่างกว้างขวางในทุกองค์กร โดยทั่วไปมนุษย์มักมีความเชื่อและคาดหวังว่าบุคคลที่เป็นผู้นำจะต้องมีศักยภาพเพียงพอที่จะทำให้องค์กรมีประสิทธิภาพ ภาวะผู้นำเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในองค์กรและสังเกตเห็นได้ทั่วไปจากพฤติกรรมการทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกันของมนุษย์ ซึ่งไม่เฉพาะแต่มนุษย์เท่านั้น แม้กระทั่งในฝูงสัตว์ก็มีตัวที่ทำหน้าที่ผู้นำ มีตำแหน่ง มีอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการ ภาวะผู้นำเป็นองค์ประกอบทางการบริหารอย่างหนึ่งที่มีความเป็นพลวัต กล่าวคือ มีการเคลื่อนไหวอยู่ในองค์กรบางครั้งภาวะผู้นำช่วยกระตุ้นผู้ตามให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูง แต่บางครั้งภาวะผู้นำก็ทำลายความเข้มแข็งขององค์กร ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ภาวะผู้นำสามารถส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพขององค์กร (Trewatha and Newport, 1982 : 383)

การที่ภาวะผู้นำเป็นแรงผลักดันที่เป็นพลวัต จึงทำให้ภาวะผู้นำมีสภาพที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับความต้องการขององค์กรและมวลสมาชิก สำหรับองค์กรที่เป็นทางการนั้นส่วนใหญ่แล้วบุคคลผู้แสดงบทบาทผู้นำคือ ผู้บริหารที่เรียกชื่อตำแหน่งแตกต่างกันไป เช่น ผู้จัดการ ผู้บริหาร นักบริหาร หัวหน้า อาจารย์ใหญ่ ผู้อำนวยการ ฯลฯ บุคคลเหล่านี้ต่างพยายามที่จะใช้อิทธิพลต่อสมาชิกขององค์กรเพื่อให้กระทำหรือแสดงบทบาทตามที่กำหนด ในแต่ละสถานการณ์ผู้นำจะใช้อิทธิพลเพื่อกระตุ้นให้สมาชิกร่วมมือกันทำงาน ในองค์กรทั่วไปผู้นำที่ไม่เป็นทางการมักคำนึงถึงความพึงพอใจของสมาชิกเป็นอันดับแรก ส่วนผู้นำที่เป็นทางการนอกจากจะคำนึงถึงความพึงพอใจของผู้ตามแล้ว ยังต้องคำนึงถึงความสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กรด้วย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความแตกต่างของผู้นำทั้งสองประเภทนี้ไม่ได้ขึ้นอยู่กับตำแหน่งงาน แต่ขึ้นอยู่กับขอบเขตของบทบาทของแต่ละคน ซึ่งหมายความว่า ไม่ว่าใครจะทำงานในตำแหน่งหรือหน้าที่ใดก็สามารถแสดงภาวะผู้นำได้หากบุคคลนั้นแสดง

บทบาทการนำและมีผู้ทำตามการนำของเขาในทุกองค์การ ภาวะผู้นำที่ประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับความสามารถในการประยุกต์ทักษะที่ได้รับมาจากประสบการณ์ การเรียนรู้ และการสังเกต ภาวะผู้นำไม่ได้ขึ้นอยู่กับการใช้อำนาจตามตำแหน่ง (authority) ความมีบารมี (prestige) หรือพลังอำนาจ (power) อย่างใดอย่างหนึ่งโดยลำพังผู้นำที่มีประสิทธิผลมักจะลดสัดส่วนของการใช้อำนาจตามตำแหน่งลงให้เหลือน้อยที่สุด สิ่งที่ผู้นำต้องการ คือ ความเห็นพ้องจากผู้ตามมากกว่าการบังคับให้ร่วมมือ จึงมีคำกล่าวทางการบริหารที่ว่า“ผู้บริหารที่เดินนำหน้าคือ ผู้นำแห่งความหวัง ผู้บริหารที่ชอบผลกหลังคือ ผู้บริหารที่หย่อนสมรรถภาพ” (the poor manager drives ; the good manager leads) (Trewatha and Newport, 1982 ; 384)

สมัยโบราณมนุษย์มีความเชื่อว่า การเป็นผู้นำเป็นเรื่องของความสามารถที่เกิดขึ้นเฉพาะตระกูล หรือเฉพาะบุคคลและสืบเชื้อสายกันได้ บุคลิกและลักษณะของการเป็นผู้นำ เป็นสิ่งที่มีมาแต่กำเนิดและเป็นคุณสมบัติเฉพาะตัว สามารถถ่ายทอดทางพันธุกรรมได้ ผู้ที่เกิดในตระกูลของผู้นำย่อมจะต้องมีลักษณะผู้นำด้วยแนวคิดเกี่ยวกับผู้นำเริ่มเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย มีการศึกษาและรวบรวมทฤษฎีเกี่ยวกับภาวะผู้นำ โดยแบ่งตามระยะการพัฒนา ดังนี้

1. ทฤษฎีคุณลักษณะภาวะผู้นำ (Trait Leadership Theories)
2. ทฤษฎีพฤติกรรมผู้นำ (Behavioral Leadership Theories)
3. ทฤษฎีตามสถานการณ์ (Situational or Contingency Leadership Theories)
4. ทฤษฎีความเป็นผู้นำเชิงปฏิรูป (Transformational Leadership Theories)

ทฤษฎีคุณลักษณะภาวะผู้นำ (Trait Leadership Theories)

ระยะแรกของการศึกษาภาวะผู้นำเริ่มในปี ค.ศ. 1930- 1940 แนวคิดมาจากทฤษฎีมหาบุรุษ (Greatman Theory of Leadership) ของกรีกและ โรมันโบราณ มีความเชื่อว่า ภาวะผู้นำเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติหรือโดยกำเนิด (Born leader) ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้แต่สามารถพัฒนาขึ้นได้ ลักษณะผู้นำที่ดีและมีประสิทธิภาพสูงจะประกอบด้วย ความเฉลียวฉลาด มีบุคลิกภาพซึ่งแสดงถึงการเป็นผู้นำและต้องเป็นผู้ที่มีความสามารถด้วยผู้นำในยุคนี้ได้แก่ พระเจ้าโนโปเลียน ฮิตเลอร์ ฟอซบุรรมคำแห่งมหาราช สมเด็จพระนเรศวรมหาราช พระเจ้าตากสินมหาราช เป็นต้น ตัวอย่างการศึกษาเกี่ยวกับ Trait Theories ของ Gardner ได้แก่

1. The tasks of Leadership : กล่าวถึงงานที่ผู้นำจำเป็นต้องมี 9 อย่าง ได้แก่ มีการกำหนดเป้าหมายของกลุ่ม มีบรรทัดฐานและค่านิยมของกลุ่ม รู้จักสร้างและใช้แรงจูงใจ มีการบริหารจัดการ มีความสามารถในการปฏิบัติการ สามารถอธิบายได้ เป็นตัวแทนของกลุ่ม แสดงถึงสัญลักษณ์ของกลุ่ม และมีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์
2. Leader – constituent interaction เชื่อว่าผู้นำต้องมีพลังวิเศษเหนือบุคคลอื่นหรือมีอิทธิพลเหนือบุคคลอื่นๆเพื่อที่สนองตอบความต้องการขั้นพื้นฐาน ความคาดหวังของบุคคล และผู้นำต้องมีความเป็นตัวของตัวเอง สามารถพัฒนาตนเองและพัฒนาให้ผู้ตามมีความแข็งแกร่ง และสามารถยืนอยู่ด้วยตนเองอย่างอิสระทฤษฎีนี้พบว่า ไม่มีคุณลักษณะที่แน่นอนหรือชี้ชัดของผู้นำ เพราะผู้นำอาจไม่แสดงลักษณะเหล่านี้ออกมา

ทฤษฎีพฤติกรรมผู้นำ (Behavioral Leadership Theories)

เป็นการพัฒนาในช่วงปี ค.ศ.1940 – 1960 แนวคิดหลักของทฤษฎี คือ ให้ความสำคัญในสิ่งที่ผู้นำปฏิบัติและชี้ให้เห็นว่าทั้งผู้นำและผู้ตามต่างมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน นักทฤษฎี ได้แก่ Kurt Lewin, Rensis Likert, Blake and Mouton และ Douglas McGregor

1. Kurt Lewin's Studies Lewin แบ่งลักษณะผู้นำเป็น 3 แบบ คือ

1.1 ผู้นำแบบอัตถนิยมหรืออัตตา (Autocratic Leaders) จะตัดสินใจด้วยตนเอง ไม่มีเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์แน่นอนขึ้นอยู่กับตัวผู้นำเอง คิดถึงผลงานไม่คิดถึงคน บางครั้งทำให้เกิดศัตรูได้ ผู้นำลักษณะนี้จะใช้ได้ดีในช่วงภาวะวิกฤตเท่านั้น ผลของการมีผู้นำลักษณะนี้จะทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชาไม่มีความเชื่อมั่นในตัวเองและไม่เกิดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์

1.2 ผู้นำแบบประชาธิปไตย (Democratic Leaders) ใช้การตัดสินใจของกลุ่มหรือให้ผู้ตามมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ รับฟังความคิดเห็นส่วนรวม ทำงานเป็นทีม มีการสื่อสารแบบ 2 ทาง ทำให้เพิ่มผลผลิตและความพึงพอใจในการทำงาน บางครั้งการอิงกลุ่มทำให้ใช้เวลานานในการตัดสินใจ ระยะเวลาที่เร่งด่วนผู้นำลักษณะนี้ไม่เกิดผลดี

1.3 ผู้นำแบบตามสบายหรือเสรีนิยม (Laissez-Faire Leaders) จะให้อิสระกับผู้ใต้บังคับบัญชาเต็มที่ในการตัดสินใจแก้ปัญหา จะไม่มีการกำหนดเป้าหมายที่แน่นอน ไม่มีหลักเกณฑ์ ไม่มีระเบียบ จะทำให้เกิดความคับข้องใจหรือความไม่พอใจของผู้ร่วมงานได้และได้ผลผลิตต่ำ การทำงานของผู้นำลักษณะนี้เป็นการกระจายงานไปที่กลุ่ม ถ้ากลุ่มมีความรับผิดชอบและมีแรงจูงใจในการทำงานสูง สามารถควบคุมกลุ่มได้ดี มีผลงานและความคิดริเริ่มสร้างสรรค์

ลักษณะผู้นำแต่ละแบบจะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่แตกต่างกัน ดังนั้นการเลือกใช้ลักษณะผู้นำแบบใดย่อมขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของสถานการณ์ด้วย

2. Likert's Michigan Studies

2.1 Rensis Likert และสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยมิชิแกนทำการวิจัยด้านภาวะผู้นำโดยใช้เครื่องมือที่ Likert และกลุ่มคิดขึ้น ประกอบด้วย ความคิดรวบยอดเรื่อง ภาวะผู้นำ แรงจูงใจ การติดต่อสื่อสาร การปฏิสัมพันธ์และการใช้อิทธิพล การตัดสินใจ การตั้งเป้าหมาย การควบคุมคุณภาพและสมรรถนะของเป้าหมาย โดยแบ่งลักษณะผู้นำเป็น 4 แบบ คือ

2.1.1 แบบใช้อำนาจ (Exploitive – Authoritative) ผู้บริหารใช้อำนาจเผด็จการสูง ใ้ว่างใจผู้ใต้บังคับบัญชาเล็กน้อย บังคับบัญชาแบบขู่เข็ญมากกว่าการชมเชย การติดต่อสื่อสารเป็นแบบทางเดียวจากบนลงล่าง การตัดสินใจอยู่ในระดับเบื้องบนมาก

2.1.2 แบบใช้อำนาจเชิงเมตตา (Benevolent – Authoritative) ปกครองแบบพ่อปกครองลูก ให้ความใ้ว่างใจผู้ใต้บังคับบัญชา จูงใจโดยการให้รางวัล แต่บางครั้งขู่ลงโทษ ยอมให้การติดต่อสื่อสารจากเบื้องล่างสู่

เมืองบนได้บ้าง รับฟังความคิดเห็นจากผู้ได้บังคับบัญชาบ้าง และบางครั้งยอมให้การตัดสินใจแต่อยู่ภายใต้การควบคุมอย่างใกล้ชิดของผู้บังคับบัญชา

2.1.3 แบบปรึกษาหารือ (Consultative – Democratic) ผู้บริหารจะให้ความไว้วางใจ และการตัดสินใจแต่ไม่ทั้งหมด จะใช้ความคิดและความเห็นของผู้ได้บังคับบัญชาเสมอ ให้รางวัลเพื่อสร้างแรงจูงใจ จะลงโทษนานๆครั้งและใช้การบริหารแบบมีส่วนร่วม มีการติดต่อสื่อสารแบบ 2 ทางจากระดับล่างขึ้นบนและจากระดับบนลงล่าง การวางแผนนโยบายและการตัดสินใจมาจากระดับบน ขณะเดียวกันก็ยอมให้การตัดสินใจบางอย่างอยู่ในระดับล่าง ผู้บริหารเป็นที่ปรึกษาในทุกด้าน

2.1.4 แบบมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง (Participative – Democratic) ผู้บริหารให้ความไว้วางใจ และเชื่อถือผู้ได้บังคับบัญชา ยอมรับความคิดเห็นของผู้ได้บังคับบัญชาเสมอ มีการให้รางวัลตอบแทนเป็นความมั่นคงทางเศรษฐกิจแก่กลุ่ม มีการบริหารแบบมีส่วนร่วม ตั้งจุดประสงค์ร่วมกัน มีการประเมินความก้าวหน้า มีการติดต่อสื่อสารแบบ 2 ทางทั้งจากระดับบนและระดับล่าง ในระดับเดียวกันหรือในกลุ่มผู้ร่วมงานสามารถตัดสินใจเกี่ยวกับการบริหารได้ทั้งในกลุ่มผู้บริหารและกลุ่มผู้ร่วมงาน Likert พบว่า การบริหารแบบที่ 4 จะทำให้ผู้นำประสบผลสำเร็จและเป็นผู้นำที่มีประสิทธิภาพ และยังพบว่าผลผลิตสูงขึ้นด้วย ซึ่งความสำเร็จขึ้นกับการมีส่วนร่วมมากน้อยของผู้ได้บังคับบัญชา

3. Blake and Mouton's managerial Grid

Blake and Mouton กล่าวว่า ภาวะผู้นำที่ดีมีปัจจัย 2 อย่างคือ คน (People) และผลผลิต (Product) โดยกำหนดคุณภาพและลักษณะสัมพันธภาพของคนเป็น 1 – 9 และกำหนดผลผลิตเป็น 1 – 9 เช่นกัน และสรุปว่าถ้าคนมีคุณภาพสูงจะส่งผลให้ผลผลิตมีปริมาณและคุณภาพสูงตามไปด้วย เรียกรูปแบบนี้ว่า Nine-Nine Style (9, 9 style) ซึ่งรูปแบบของการบริหารแบบตาข่ายนี้จะแบ่งลักษณะเด่นๆของผู้นำไว้ 5 แบบ คือ แบบมุ่งงานเป็นหลัก แบบมุ่งคนเป็นหลัก แบบมุ่งงานต่ำมุ่งคนต่ำ แบบทางสายกลาง และแบบทำงานเป็นทีม ตามแนวคิดของ Blake and Mouton รูปแบบของผู้นำมี 5 รูปแบบ ได้แก่

3.1 แบบมุ่งงาน (Task-Oriented/Authority Compliance) แบบ 9,1 ผู้นำจะมุ่งเอาแต่งานเป็นหลัก (Production Oriented) สนใจคนน้อย มีพฤติกรรมแบบเผด็จการ จะเป็นผู้อวางแผนกำหนดแนวทางการปฏิบัติ และออกคำสั่งให้ผู้ได้บังคับบัญชาปฏิบัติตาม เน้นผลผลิต ไม่สนใจสัมพันธภาพของผู้ร่วมงาน ห่างเหินผู้ร่วมงาน

3.2 แบบมุ่งคนสูง (Country Club Management) แบบ 1,9 ผู้นำจะเน้นการใช้มนุษยสัมพันธ์และเน้นความพึงพอใจของผู้ตามในการทำงาน ไม่คำนึงถึงผลผลิตขององค์กร ส่งเสริมให้ทุกคนมีความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของครอบครัวใหญ่ที่มีความสุข นำไปสู่สภาพการณ์สิ่งแวดล้อมและงานที่น่าอยู่ จะมุ่งผลงานโดยไม่สร้าง ความกดดันแก่ผู้ได้บังคับบัญชา โดยผู้บริหารมีความเชื่อว่า บุคลากรมีความสุขในการทำงาน การนิเทศในการทำงานควรมีเพียงเล็กน้อยไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมในการทำงาน ลักษณะคล้ายการทำงานในครอบครัวที่มุ่งเน้นความพึงพอใจ ความสนุกสนานในการทำงานของผู้ร่วมงาน เพื่อหลีกเลี่ยงการต่อต้านต่างๆ

3.3 แบบมุ่งงานต่ำมุ่งคนต่ำ (Impoverished) แบบ 1,1 ผู้บริหารจะสนใจคนและสนใจงานน้อยมาก ใช้ความพยายามเพียงเล็กน้อยเพื่อให้งานดำเนินไปตามที่มุ่งหมาย และคงไว้ซึ่งสมาชิกภาพขององค์กร ผู้บริหารมีอำนาจในตนเองต่ำ มีการประสานงานกับผู้ใต้บังคับบัญชาน้อยเพราะขาดภาวะผู้นำ และมักจะมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาทำเป็นส่วนใหญ่

3.4 แบบทางสายกลาง (Middle of The Road Management) แบบ 5,5 ผู้บริหารหวังผลงานเท่ากับขวัญและกำลังใจของผู้ปฏิบัติงาน ใช้ระบบราชการที่มีกฎระเบียบแบบแผน ผลงานได้จากการปฏิบัติตามระเบียบ โดยเน้นขวัญ ความพึงพอใจ หลีกเลี่ยงการใช้กำลังและอำนาจ ยอมรับผลที่เกิดขึ้นตามความคาดหวังของผู้บริหาร มีการจัดตั้งคณะกรรมการในการทำงานหลีกเลี่ยงการทำงานที่เสี่ยงเกินไป มีการประนีประนอมในการจัดการกับความขัดแย้ง ผู้ร่วมงานคาดหวังว่าผลประโยชน์มีความเหมาะสมกับการปฏิบัติงานที่ได้กระทำลงไป

3.5 แบบทำงานเป็นทีม (Team Management) แบบ 9,9 ผู้บริหารให้ความสนใจทั้งเรื่องงานและขวัญ กำลังใจผู้ใต้บังคับบัญชา คือ ความต้องการขององค์กรและความต้องการของคนทำงานจะไม่ขัดแย้งกัน เน้นการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ บรรยากาศในการทำงานสนุก ผลสำเร็จของงานเกิดจากความรู้สึกร่วมกันของผู้ปฏิบัติในการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันระหว่างสมาชิก สัมพันธภาพระหว่างผู้บริหารกับผู้ตาม เกิดจากความไว้วางใจ เคารพนับถือซึ่งกันและกัน ผู้บริหารแบบนี้เชื่อว่า ตนเป็นเพียงผู้เสนอแนะหรือให้คำปรึกษาแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาเท่านั้น อำนาจการวินิจฉัยสั่งการและอำนาจการปกครองบังคับบัญชาอยู่ที่ผู้ใต้บังคับบัญชา มีการยอมรับความสามารถของแต่ละบุคคล ก่อให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ในการทำงาน

ทฤษฎีตามสถานการณ์ (Situational or Contingency Leadership Theories)

เป็นทฤษฎีที่นำปัจจัยสิ่งแวดล้อมของผู้นำมาพิจารณาว่ามีความสำคัญต่อความสำเร็จของผู้บริหาร ขึ้นอยู่กับสิ่งแวดล้อมหรือสถานการณ์ที่อำนวยความสะดวก

1 แนวคิดทฤษฎี 3 – D Management Style เสดดิน เพิ่มมิติประสิทธิผลเข้ากับมิติพฤติกรรมด้านงาน และมิติพฤติกรรมด้านมนุษยสัมพันธ์ เสดดินกล่าวว่าแบบภาวะผู้นำต่างๆอาจมีประสิทธิผลหรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ซึ่งประสิทธิผลจะหมายถึง การที่ผู้บริหารประสบความสำเร็จในผลงานตามบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่มีอยู่ แบบภาวะผู้นำจะมีประสิทธิผลมากหรือน้อยไม่ได้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการบริหารที่มุ่งงานหรือมนุษยสัมพันธ์ ซึ่งแบบภาวะผู้นำกับสถานการณ์ที่เข้ากันได้อย่างเหมาะสม เรียกว่า มีประสิทธิผล แต่ถ้าไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ เรียกว่า ไม่มีประสิทธิผล และ เสดดินยังแบ่งผู้นำออกเป็น 4 แบบ

ผู้นำที่ไม่มีประสิทธิภาพลักษณะพื้นฐานภาวะผู้นำ ผู้นำที่มีประสิทธิภาพ

1.1 Deserter คือ ผู้นำแบบละทิ้งหน้าที่และหนีงาน Separated Bureaucrat คือ ทำงานแบบเครื่องจักร ไม่มีความคิดสร้างสรรค์ให้งานเสร็จไปวันๆ

1.2 Autocrat คือ ผู้นำที่เอาแต่ผลของงานอย่างเดียว Dedicated Benevolent Autocrat คือ มีความเมตตากรุณาผู้ร่วมงานมากขึ้น

1.3. Missionary คือ เห็นแก่สัมพันธภาพเสียสละทำคนเดียวจึงได้คุณภาพงานต่ำ Related Developer คือ ต้องรู้จักพัฒนาผู้ตามให้มีความรับผิดชอบงานมากขึ้น

1.4. Compromiser คือ ผู้ประนี ประนอมทุกอย่างเรื่อง Integrated Executive คือ ต้องมีผลงานดีเลิศและสัมพันธภาพที่ดีด้วย เรดคิน กล่าวว่า องค์ประกอบที่สำคัญในการระบุนสถานการณ์มี 5 ประการ คือ เทคโนโลยี ปรัชญาองค์กร ผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน และผู้ใต้บังคับบัญชา และเรดคินได้เสนอแนะว่าองค์ประกอบทางสถานการณ์ที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบภาวะผู้นำที่เหมาะสม ได้แก่

องค์ประกอบทางเทคโนโลยี องค์กร และคน ดังนั้นในการบริหารจึงขึ้นอยู่กับผู้บริหารที่จะใช้ วิจารณ์พิจารณาพิจารณาว่าจะยึดองค์ประกอบตัวใดเป็นหลักในการใช้รูปแบบภาวะผู้นำได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. Theory Z Organization William Ouchi เชื่อว่า มนุษย์ทุกคนมีความคิดสร้างสรรค์และความคิดอยู่ในตัว ควรเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานได้มีส่วนร่วมในการพัฒนางาน และมีการกระจายอำนาจไปสู่ส่วนล่าง (Decentralization) และพัฒนาถึงคุณภาพชีวิต ผู้นำเป็นเพียงผู้ที่คอยช่วยประสานงาน ร่วมคิดพัฒนาและใช้ทักษะในการอยู่ร่วมกัน

3. Life – Cycle Theories Hersey and Blanchard ได้เสนอทฤษฎีวงจรชีวิต โดยได้รับอิทธิพลจากทฤษฎีเรดคินและยังยึดหลักการเดียวกัน คือ แบบภาวะผู้นำอาจมีประสิทธิภาพหรือไม่ก็ได้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ องค์ประกอบของภาวะผู้นำตามสถานการณ์ตามทฤษฎีของเฮอร์เชย์และบลันชาร์ด ประกอบด้วย ปริมาณการออกคำสั่ง คำแนะนำต่างๆหรือพฤติกรรมด้านงาน ปริมาณการสนับสนุนทางอารมณ์ สังคม หรือพฤติกรรมด้านมนุษยสัมพันธ์ ความพร้อมของผู้ตามหรือกลุ่มผู้ตาม เฮอร์เชย์และบลันชาร์ด แบ่งภาวะผู้นำออกเป็น 4 แบบ คือ

3.1 ผู้นำแบบบอกทุกอย่าง (Telling) ผู้นำประเภทนี้จะให้คำแนะนำอย่างใกล้ชิดและดูแลทุกนื่องอย่างใกล้ชิด เหมาะสมกับผู้ตามที่มีความพร้อมอยู่ในระดับที่ 1 คือ (M1) บุคคลมีความพร้อมอยู่ในระดับต่ำ

3.2 ผู้นำแบบขายความคิด (Selling) ผู้นำประเภทนี้จะคอยชี้แนะบ้างว่าผู้ตามขาดความสามารถในการทำงาน แต่ถ้าผู้ตามได้รับการสนับสนุนให้ทำพฤติกรรมนั้นจนเคยการให้รางวัลก็จะทำให้เกิดความเต็มใจที่จะรับผิดชอบงานและกระตือรือร้นที่จะทำงานมากขึ้น ผู้บริหารจะใช้วิธีการติดต่อสื่อสารแบบ 2 ทาง และต้องคอยสั่งงานโดยตรง อธิบายให้ผู้ตามเข้าใจ จะทำให้ผู้ตามเข้าใจและตัดสินใจในการทำงานได้ดี เหมาะกับผู้ตามที่มีความพร้อมในการทำงานอยู่ในระดับที่ 2 คือ (M2) บุคคลมีความพร้อมอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง

3.3. ผู้นำแบบเน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วม (Participation) ผู้นำประเภทนี้จะคอยอำนวยความสะดวกต่างๆในการตัดสินใจ มีการซักถาม มีการติดต่อสื่อสาร 2 ทางหรือรับฟังเรื่องราว ปัญหาต่างๆจากผู้ตาม คอยให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆทั้งทางตรงและทางอ้อม ทำให้ผู้ตามปฏิบัติงานได้เต็มความรู้ความสามารถ

และมีประสิทธิภาพ เหมาะกับผู้ตามที่มีความพร้อมอยู่ในระดับ 3 (M3) คือความพร้อมของผู้ตามอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับสูง ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความสามารถแต่ไม่เต็มใจที่จะรับผิดชอบงาน

3.4. ผู้นำแบบมอบหมายงานให้ทำ (Delegation) ผู้บริหารเพียงให้คำแนะนำและช่วยเหลือเล็กน้อยๆ ผู้ตามคิดและตัดสินใจเองทุกอย่าง เพราะถือว่าผู้ตามที่มีความพร้อมในการทำงานระดับสูงสามารถทำงานให้มีประสิทธิภาพได้ดี เหมาะกับผู้ตามที่มีความพร้อมอยู่ใน

ระดับ 4 (M4) คือ ความพร้อมอยู่ในระดับสูง ซึ่งเป็นบุคคลที่มีทั้งความสามารถและเต็มใจหรือมั่นใจในการรับผิดชอบการทำงาน

4. Fiedler's Contingency Model of Leadership Effectiveness Fiedler กล่าวว่า ภาวะผู้นำที่มีประสิทธิภาพต้องประกอบด้วยปัจจัย 3 ส่วน คือ

4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำและผู้ตาม บุคลิกภาพของผู้นำ มีส่วนสำคัญ ที่จะทำให้กลุ่มยอมรับ

4.2 โครงสร้างของงาน งานที่ให้ความสำคัญ เกี่ยวกับโครงสร้างของงานอำนาจของผู้นำจะลดลง แต่ถ้างานใดต้องใช้ความคิด การวางแผน ผู้นำจะมีอำนาจมากขึ้น

4.3 อำนาจของผู้นำ ผู้นำที่ดีที่สุด คือ ผู้ที่เห็นงานสำคัญที่สุด แต่ถ้าผู้นำที่จะทำเช่นนี้ได้ผู้นำต้องมีอำนาจและอิทธิพลมาก แต่ถ้าผู้นำมีอิทธิพลหรืออำนาจไม่มากพอจะกลายเป็นผู้นำที่เห็นความสำคัญของสัมพันธภาพระหว่างผู้นำและผู้ตามมากกว่าเห็นความสำคัญของงาน

ทฤษฎีของ Fiedler ภาวะผู้นำที่มีประสิทธิภาพหรือไม่มีประสิทธิภาพขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ถ้าสัมพันธภาพของผู้นำและผู้ตามดี และมีโครงสร้างของงานชัดเจน ผู้นำจะสามารถควบคุมสถานการณ์ขององค์กรได้

ทฤษฎีของการรับรู้ต่อสถานการณ์

ทฤษฎีหลักที่ใช้อธิบายเรื่อง Situation Awareness มี 3 แบบคือ

1. Information Processing Approach : แบบประมวลผลข้อมูล นำเสนอโดย Endsley ในปี 1994 กล่าวถึง Three Level Model of Situation Awareness ทฤษฎีรูปแบบโมเดลสามระดับของการรับรู้สถานการณ์ เป็นการประมวลผลความคิดขั้นสูง

2. Activity Approach : แบบกิจกรรม รูปแบบนี้นำเสนอโดย Bedny & Meister (1994) กล่าวถึง Interactive Sub-systems การรับรู้สถานการณ์เป็นเพียงหนึ่งในหลายองค์ประกอบของกิจกรรมสะท้อนที่สอดคล้องกัน

3. Ecological Approach : แบบเชิงนิเวศ นำเสนอโดย Smith & Hancock (1995) และ Adams, Tenney & Pew (1995) รูปแบบของวงจรการรับรู้ที่มีการรับรู้สถานการณ์เป็นแบบไดนามิกมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์และสภาพแวดล้อม

1. Three Level Model โมเดลระดับสาม

เริ่มแรกถูกพัฒนาเพื่อให้นักบินและผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศเข้าใจภารกิจการบิน โดยต้องติดตามข้อมูลที่เป็นปัจจุบันท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน คือ ต้องทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของสิ่งแวดล้อม ซึ่งลักษณะดังกล่าวสามารถขยายสู่การปฏิบัติในงานอื่นได้ เช่น โรงไฟฟ้า งานปิโตรเคมี งานด้านนิวเคลียร์ งานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและตั้งการ รวมทั้งงานรักษาพยาบาลในระบบสาธารณสุข พูดังยาฯ ก็คือ ในงานทุกงานที่ต้องการให้ผู้ปฏิบัติงานติดตามร่องรอยเหตุการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด

ควรได้นำการวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับวิธีการในการประเมินสถานการณ์ไปประยุกต์ใช้ โมเดลของ Endsley ได้แบ่งการประเมินสถานการณ์เป็นสามระดับ แต่ละระดับจำเป็น (แต่อาจไม่พอเพียง) ในการเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการประเมินในระดับถัดไปที่สูงกว่า โมเดลนี้ใช้กระบวนการข้อมูลตั้งแต่การรับรู้ (perception) ผ่านการแปลผล (interpretation) ถึงการคาดการณ์หรือทำนาย (prediction) จากระดับต่ำสุดจนถึงสูงสุด โมเดลสามระดับประกอบด้วย

ระดับ 1 SA : การรับรู้องค์ประกอบต่างๆ ในสภาพแวดล้อม (Perception of elements in the environment)

จัดเป็นระดับต่ำสุดของการรับรู้สถานการณ์ ตัวอย่างเช่น ในกรณีของนักบิน จะเกี่ยวข้องกับการที่นักบินรับรู้ข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากรีโมทคอนโทรลหน้าจอคอมพิวเตอร์ พฤติกรรมของนักบินหรือคนอื่นๆ ที่อยู่ในห้องนักบิน รวมทั้งเครื่องบินลำอื่นในท้องฟ้า ภูมิประเทศโดยทั่วไป การควบคุมการจราจรทางอากาศ ในขั้นตอนนี้จะไม่รวมการแปลความข้อมูล แต่จะเป็นเฉพาะการรับรู้ข้อมูลดิบเท่านั้น โดยอาจเป็นข้อมูลที่ช่วยยืนยันสถานะของตัวแปรเฉพาะแต่ละตัว (เช่น ความเร็วลม ระดับความสูง รอบเครื่องยนต์ สถานะน้ำมันเชื้อเพลิง ตำแหน่งทิศทางที่มุ่งไป) แต่ยังไม่ถึงขั้นรวมข้อมูลเข้ามาด้วยกัน

ระดับ 2 SA : เข้าใจสถานการณ์ปัจจุบัน (Comprehension of the current situation)

ความเข้าใจเกิดตามหลังจากการรับรู้ในองค์ประกอบต่างๆ ของสิ่งแวดล้อมรอบตัว เมื่อข้อมูลนั้นๆ ถูกบูรณาการและสังเคราะห์แล้วทำให้เกิดความเข้าใจในภารกิจที่ต้องทำ หรือเห็นภาพว่าอะไรที่กำลังเกิดขึ้นหรือดำเนินอยู่ (gain a picture of what is going on) (เช่น ระยะเวลาและระยะทางที่เครื่องบินจะบินต่อไปได้ด้วยปริมาณน้ำมันที่เหลือในถัง สถานะทางยุทธวิธีของภัยคุกคาม สถานะของภารกิจ) ด้วยวิธีนี้นักบินสามารถจะตัดสินใจได้ว่าการกระทำของตนจะได้ผลลัพธ์อย่างที่ตั้งใจไว้หรือไม่ Endsley ระบุว่าระดับของความเข้าใจที่ประสบความสำเร็จเป็นตัวบอกร่องของความชำนาญของนักบิน คนที่มีทักษะน้อยถึงแม้จะผ่านระดับ 1 SA มาได้เหมือนคนที่มีความชำนาญสูง แต่ก็ยังคงอยู่ในระดับ 2 SA ที่ต่ำกว่าได้ถ้าเทียบกับพวกชำนาญสูง

ระดับ 3 SA : ทำนาย/คาดการณ์ สภาพหรือสถานการณ์ในอนาคต (Prediction of future status) เป็นระดับสูงสุดของการรับรู้สถานการณ์และมีความเกี่ยวข้องกับความสามารถในการคาดการณ์อนาคตขององค์ประกอบต่างๆ ในสภาพแวดล้อม (เช่น คาดการณ์ความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นบนเครื่องบิน) ความแม่นยำของการทำนายจะสูงหรือไม่ขึ้นอยู่กับความถูกต้องของระดับที่ 1 SA และ 2 SA ความสำเร็จในการคาดการณ์สถานการณ์อนาคต จะทำให้นักบิน ผู้ควบคุมการจราจร มีเวลาที่จะแก้ไขความขัดแย้งและวางแผนการกระทำที่บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ ในทำนองเดียวกันบุคลากรอื่นๆ ที่ต้องทำภารกิจวิกฤตก็ยังคงอาศัยการคาดการณ์ที่ถูกต้องเพื่อแก้ปัญหาในเวลาจำกัด

บทที่ 3

แนวทางและข้อเสนอแนะในการพัฒนาแก้ปัญหา

3.1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้านต่างๆ

1. กฎหมาย

1.1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานบริหารท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยมีฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัยทำหน้าที่หลักในการดับเพลิงที่เกิดในพื้นที่ท่าอากาศยาน ทั้งการดับเพลิงอากาศยานและดับเพลิงอาคาร ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากลในเรื่อง การดับเพลิงและกู้ภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO ANNEX 17) และกฎหมายในประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ(ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553 , กฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและระงับ อัคคีภัย เป็นต้น

1.2 กองทัพอากาศ เป็นหน่วยงานราชการมีกองดับเพลิงและกู้ภัย กรมช่างโยธาทหารอากาศ เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัย มีภารกิจหลักรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินของอากาศยาน ทหาร และให้การสนับสนุนการดับเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยานดอนเมือง และให้การช่วยเหลือเมื่อเกิดสาธารณภัยทั้งในเขตกองทัพอากาศและหน่วยงานในพื้นที่ดอนเมือง ต้องปฏิบัติตามระเบียบของกองทัพอากาศ เรื่อง การปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย พ.ศ.2554 , พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550

1.3 กรุงเทพมหานคร โดยสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นหน่วยงานหลักที่ดูแลช่วยเหลือประชาชน และหน่วยงานต่างๆ ทั้งในเรื่องอัคคีภัยและสาธารณภัยต่างๆ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งหมด และมีหน่วยงานอื่นๆ ในสังกัด กทม. เป็นหน่วยสนับสนุน มีความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและเครื่องมือ อุปกรณ์ในการดับเพลิงและกู้ภัย และยังมีอาสาสมัครป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มูลนิธิ ฯลฯ ให้การสนับสนุนด้วย ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 , และแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม.

ดังนั้นในส่วนของ ทอท. เมื่อเกิดอัคคีภัยหรือภัยร้ายแรงที่ต้องใช้ทรัพยากรจากหน่วยงานภายนอกเข้าสนับสนุน จึงเห็นควรใช้กฎหมายหลักที่มีอำนาจครอบคลุม และสั่งการให้ทุกหน่วยราชการให้ ร่วมกันปฏิบัติการได้ คือ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้กำหนดไว้ในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม. (ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องปฏิบัติ ร่วมกันทั้งกำลังทหาร ตำรวจ และหน่วยงานราชการพลเรือนอื่นๆด้วย) โดยผู้มีอำนาจในการจัดเจ้าหน้าที่และแผนปฏิบัติการ คือ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

2. คณะกรรมการแก้ไขปัญหาฉุกเฉิน

2.1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง เป็น

ประธานคณะกรรมการแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง และมีศูนย์สั่งการ (Crisis Command Center : CCC) ตั้งอยู่ ณ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง ชั้น 4 มีขอบเขตการปฏิบัติการอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และพื้นที่ใกล้เคียงดังนี้ (รายละเอียดตามภาคผนวก)

เขต 1 หมายถึง เขตท่าอากาศยานดอนเมือง ได้แก่ พื้นที่ที่ตั้งของส่วนงาน ทอท. และรวมถึงอาคารบ้านพัก พนง.ทอท.

เขต 2 หมายถึง เขตกองทัพอากาศดอนเมือง ได้แก่ ที่ตั้งของหน่วยงานราชการ และบ้านพักของกองทัพอากาศ ณ ที่ตั้งดอนเมือง

เขต 3 หมายถึง เขตพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานดอนเมือง คือ

ทิศเหนือ ตามถนนวิภาวดีรังสิต จรดถึงกิโลเมตรที่ 27 ตามถนนพหลโยธิน จนถึงหมู่บ้านทหารอากาศ กิโลเมตรที่ 27

ทิศใต้ จรดแนวคลองผ่านถนนวิภาวดีรังสิตที่หลักกิโลเมตรที่ 20+200 (หน้าวัดหลักสี่)

ทิศตะวันออก จรดแนวคลองถนนด้านทิศตะวันตก

ทิศตะวันตก จรดเขตซึ่งห่างจากถนนวิภาวดีรังสิต ไปทางทิศตะวันตกไม่เกิน 750 เมตร รวมทั้งกรมการสื่อสารทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด

2.2 กองทัพอากาศ

2.1 การดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน ให้ถือปฏิบัติตามระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยนริภัยการบิน พ.ศ.2552 และระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วย การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตสนามบินดอนเมือง พ.ศ. 2553 ผู้มีอำนาจสั่งการ คือ น.เวร กคก.ชย.ทอ. ภายนอกเขตสนามบินดอนเมือง ในรัศมี 56 กม. อยู่ในอำนาจของ น.เวร ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต คปอ.

2.2 การดับเพลิงอาคาร มีพื้นที่รับผิดชอบ อาคาร สถานที่ ของกองทัพอากาศ ณ ที่ตั้งดอนเมือง ผู้มีอำนาจสั่งการคือ ผอ.กคก.ชย.ทอ.

2.3 กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขตดอนเมือง) มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร (โดยให้รองปลัด กทม. ที่กำกับดูแลสำนักงานเขต มีหน้าที่รับผิดชอบในฝ่ายต่างๆ ตามที่ผู้ว่า กทม. มอบหมาย) มีขอบเขตการปฏิบัติการในพื้นที่เขตดอนเมือง และมีศูนย์สั่งการตั้งอยู่ ณ สำนักงานเขตดอนเมือง

ทั้งนี้ข้อตกลงของ ทอท. และ ทอ. ในกรณีเป็นการปฏิบัติการกับอากาศยานพลเรือนให้เป็นไปตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง และจากการตรวจสอบข้อมูลพบว่าอุปกรณ์ สายฉีดน้ำดับเพลิงและหัวต่อในการดับเพลิงของทั้ง 3 หน่วยงานเป็นแบบมาตรฐานและสามารถใช้งานร่วมกันได้

3. การสื่อสารและสั่งการ

3.1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ใช้ห้อง CCC (Crisis Command Center : CCC) เป็นศูนย์สั่งการ ตั้งอยู่ ณ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง ชั้น 4 ใช้หมายเลขโทรศัพท์ 02-535-1111 ต่อ 199 หรือ 1685 วิทยุช่อง 4A (ข่ายภายนอก ทอท.) ติดต่อกับหน่วยงานภายนอกให้ใช้โทรศัพท์พื้นฐานตาม หมายเลขโทรศัพท์ในแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน (รายละเอียดตามภาคผนวก)

3.2 กองทัพอากาศ หน่วยปฏิบัติการจะออกปฏิบัติการในที่เกิดเหตุ โดยใช้ศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. รับรายงานข่าวและรวบรวมข่าว และสั่งการผ่านศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. ไปยังหน่วยปฏิบัติในพื้นที่เกิดเหตุ (รายละเอียดตามภาคผนวก)

3.3 กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขตดอนเมือง) ใช้สำนักงานเขตดอนเมือง เป็นศูนย์สั่งการ ของกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการสื่อสารตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้ระบบสื่อสารหลัก และสำรองดังนี้ (รายละเอียดตามภาคผนวก)

ระบบสื่อสารหลัก

1. ระบบ VHF ผ่านข่ายอัมรินทร์ (ข่ายของสำนักเทศกิจ)
2. ระบบโทรศัพท์ปกติหมายเลข 02-565-9400 และ โทรศัพท์เคลื่อนที่หมายเลข

089-814-4914

ระบบสื่อสารสำรอง ให้จัดเตรียมระบบสื่อสารสำรองไว้ใช้ทดแทนในกรณี ระบบสื่อสารหลักไม่สามารถใช้งานได้ โดยให้พิจารณาจากช่องทางการสื่อสารอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น โทรศัพท์ โทรสาร โทรศัพท์เคลื่อนที่ E MAIL ข่ายวิทยุของอาสาสมัครป้องกันภัย มูลนิธิอื่นๆ ฯลฯ

การตรวจสอบมาตรฐานการดับเพลิงและกู้ภัยของทั้ง 3 หน่วยงาน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง มีการจัดกำลังและอุปกรณ์ ตามมาตรฐานการดับเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยานพาณิชย์สากล มีการตรวจสอบตาม มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีระดับขั้นการดับเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยาน (AIRPORT CATEGORY) จัดอยู่ใน CATEGORY 9 (รายละเอียดตามภาคผนวก)

กองทัพอากาศ โดยกองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย มีจัดกำลัง เครื่องมือและอุปกรณ์ รวมถึงการ ตรวจสอบความพร้อมด้านต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยานทหาร (Military Standard)

กรุงเทพมหานคร โดยสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีภารกิจด้านป้องกันและระงับอัคคีภัยในพื้นที่ กทม. ทั้ง 50 เขต ปัจจุบันมีจำนวนเจ้าหน้าที่รวมทั้งสิ้น 1,839 คน มีสถานดับเพลิงหลักและสถานีย่อย รวม 50 แห่ง เมื่อเทียบจำนวนเจ้าหน้าที่ดับเพลิงกับจำนวนประชากรแล้ว ถือว่ายังไม่ได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน (สมาคมดับเพลิงแห่งสหรัฐอเมริกากำหนดให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิง 1 คนต่อประชากร 1,000 คน) สำหรับเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในหน่วยงานนั้นเป็นไปตามมาตรฐาน มีการจัดซื้อมาจากต่างประเทศ แต่เนื่องจากการใช้งานมานาน ทำให้ปัจจุบันบางส่วนชำรุดทำให้ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน

การฝึกซ้อมการดับเพลิงและกู้ภัยของทั้ง 3 หน่วยงาน

ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง ได้จัดให้มีการฝึกซ้อมเป็นประจำตามกำหนดเวลา โดยกำหนดรูปแบบการฝึกซ้อม ดังนี้

- การฝึกเต็มรูปแบบ (FULL SCALE EXERCISE) จัดฝึกซ้อมทุก 2 ปี
- การฝึกบางส่วน (PARTIAL EXERCISE) จัดฝึกซ้อมปีละ 1 ครั้ง

กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กองทัพอากาศ จัดให้มีการฝึกศึกษา เพื่อเพิ่มทักษะความชำนาญ ตามหลักสูตรต่างๆ เช่น การดับเพลิงอากาศยาน การเข้าบ่อไฟ ฯลฯ และฝึกซ้อมตามระดับการเตรียมพร้อมขั้นต่างๆ รวมทั้งการฝึกซ้อมร่วมกับหน่วยงานภายในกองทัพอากาศ และหน่วยงานภายนอกด้วย

สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร จัดให้มีการฝึกซ้อมรูปแบบต่างๆ ดังนี้

- การฝึกซ้อมภายในหน่วยงานและฝึกซ้อมร่วมกับสถานีดับเพลิงอื่นๆ ในสังกัด กทม. เช่น การฝึกอบรมการดับเพลิงอาคารสูง การระงับเหตุสารเคมีรั่วไหล การดับเพลิงจากอุบัติเหตุรถยนต์ติดแก๊ส เป็นต้น
- การฝึกซ้อมร่วมกับหน่วยดับเพลิงภายนอกและเป็นวิทยากร ในการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น ให้หน่วยงานราชการต่างๆ โรงเรียน สำนักงานเขต อาสาสมัครป้องกันสาธารณภัย ฯลฯ

นอกจากนี้ยังภารกิจในการบริการประชาชนในเรื่องอื่นๆ เช่น การจับสัตว์มีพิษ การช่วยเหลือประชาชนที่ประสบสาธารณภัย เช่น น้ำท่วม อาคารถล่ม เป็นต้น

3.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา/แก้ปัญหา

จากการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสาธารณภัย แผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มาตรฐานด้านการดับเพลิงและกู้ภัย และเอกสารประกอบอื่น ๆ เช่น จำนวนทรัพยากรด้านการดับเพลิงและกู้ภัยที่มีอยู่ นำมาพิจารณาร่วมกันเพื่อให้สามารถบูรณาการเรื่องการดับเพลิงและกู้ภัยในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาประเด็นที่สำคัญดังนี้

1. กฎหมาย ขอบบังคับ ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

ทั้ง 3 หน่วยงานเป็นหน่วยงานของรัฐ การปฏิบัติการในเรื่องต่างๆ นั้นจะต้องให้ผู้มีอำนาจเป็นผู้อนุมัติและให้ดำเนินการอยู่ภายในกรอบของกฎหมาย ขอบบังคับ ระเบียบปฏิบัติที่หน่วยงานนั้นๆ สังกัดอยู่ ดังนั้นการปฏิบัติการร่วมกันในเรื่องใดๆ จะต้องนำข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาพิจารณา หากไม่ขัดต่อกฎหมาย และระเบียบใดๆ และอยู่ในอำนาจที่สามารถกระทำได้ ก็ควรจะทำข้อตกลงร่วมกันในเรื่องนั้นๆ เช่น

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฯลฯ แต่หากขัดต่อกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับในเรื่องใด ก็จะต้องมีการแก้ไข ปรับปรุง ข้อปัญหาอุปสรรคนั้นๆ ก่อน เพื่อให้สามารถดำเนินการร่วมกันได้

2. วิธีปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

2.1 แผนปฏิบัติการ/แผนฉุกเฉินร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

ภายในหน่วยงานแต่ละแห่งจะมีการจัดทำแผนฉุกเฉินของตนเองขึ้น เพื่อรองรับสถานการณ์ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ของหน่วยงานนั้นๆ โดยการใช้บุคลากรและทรัพยากรเท่าที่มีอยู่ภายในหน่วยงาน การจัดการภัยพิบัติให้ได้โดยเร็ว หรือต้องจัดการกับภัยพิบัติขนาดใหญ่ จำเป็นต้องระดมทรัพยากรจากหน่วยงานใกล้เคียงมาร่วมด้วย โดยแผนฉุกเฉินของ สนง.ทอท. และ ทดม. นั้นได้กำหนดหน่วยงานข้างเคียงไว้ในแผนแล้ว คือ กองทัพอากาศ และ กทม. แต่จะให้การจัดการภัยพิบัติมีประสิทธิภาพจำเป็นที่หน่วยงานข้างเคียงเหล่านั้น ซึ่งจะต้องทราบบทบาทหน้าที่ ขั้นตอนการปฏิบัติ และวิธีการประสานงานกันเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น จึงต้องมีแผนปฏิบัติการ หรือมีการฝึกซ้อมร่วมกันอย่างสม่ำเสมอ

2.2 การฝึกซ้อมร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

การฝึกซ้อมร่วมกันระหว่างหน่วยงาน จะทำให้บุคลากรของแต่ละหน่วยงานมีความชำนาญ และทราบบทบาทหน้าที่ของตนเอง ทำให้ทราบปัญหาอุปสรรค ข้อบกพร่องในด้านต่างๆ ทราบปัญหาข้อขัดข้อง ในการปฏิบัติการร่วมกัน เพื่อที่จะนำข้อบกพร่องที่พบนั้นมาปรับปรุงแก้ไขต่อไป

2.3 การติดต่อสื่อสาร

เมื่อเกิดเหตุสาธารณภัยต่างๆ ขึ้น จะต้องดำเนินการการตอบโต้เหตุฉุกเฉินโดยเร่งด่วน เพื่อควบคุมสถานการณ์ และลดผลกระทบในด้านต่างๆ ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด การเข้าถึงเหตุการณ์และร่วมกันปฏิบัติการ ต้องอาศัยช่องทางและวิธีการติดต่อสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารที่รวดเร็วด้วยข้อมูลที่ถูกต้อง ทันต่อสถานการณ์ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ

2.4 การสั่งการ/บังคับบัญชา/การเป็นผู้นำ

กรณีเกิดสาธารณภัยขนาดใหญ่ หรือจำเป็นต้องมีหน่วยงานภายนอกต่างๆ เข้ามาร่วมกันจัดการกับปัญหาภัยพิบัติที่เกิดขึ้น การบังคับบัญชาและการสั่งการในการตอบโต้เหตุการณ์จะต้องชัดเจน มีการระบุผู้ทำหน้าที่และช่องทางการติดต่อสื่อสารที่ชัดเจน เพื่อป้องกันความสับสนและสั่งการไปในทิศทางเดียวกัน

2.5 ศูนย์สั่งการ/ศูนย์บัญชาการ

เนื่องจากการร่วมกันปฏิบัติการจากหลายหน่วยงานทั้งหน่วยงานภายในและหน่วยงานสนับสนุนจากภายนอก การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน ไม่เกิดความสับสนและซ้ำซ้อน

บทที่ 4

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปและข้อเสนอแนะ

4.1.1 กฎหมาย

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติและกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันภัย
กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ในเขตท่าอากาศยานดอนเมือง ให้ใช้แผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน บทที่ 4 เรื่อง เพลิงไหม้
อาคารสถานที่และการระเบิด โดยมีฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ทดม. เป็นหน่วยหลักในการปฏิบัติและหน่วยดับเพลิง
จาก กองทัพอากาศ และสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นหน่วยสนับสนุน

กรณีเกิดสาธารณภัยขนาดใหญ่ ที่มีความเสียหายอย่างกว้างขวางต่อประชาชน (เช่น ภัยธรรมชาติ
ขนาดใหญ่ เช่น แผ่นดินไหว อุทกภัย การเกิดสารเคมีหรือวัตถุอันตรายรั่วไหล ภัยจากโรคติดต่ออุบัติใหม่ ภัยจาก
การก่อการร้ายหรือวินาศภัยที่มีความเสียหายร้ายแรงต่อระบบสาธารณูปโภค ฯลฯ) การประกาศใช้กำลังจาก
หน่วยงานภายนอก เช่น ทหาร ตำรวจ โรงพยาบาล กระทรวง ส่วนราชการต่างๆ รวมถึงมูลนิธิและองค์กรเอกชน
อยู่ในอำนาจของ พรบ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 โดยให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดูแล
เหตุการณ์ในพื้นที่เขต กทม.

4.1.2 ด้านคณะกรรมการและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ

จากการดำเนินการในข้อ 1 เห็นควรตั้งคณะกรรมการ โดยประกอบด้วย เจ้าหน้าที่จากทุกส่วน
งานที่เกี่ยวข้องร่วมบูรณาการบุคลากรและอุปกรณ์ และกำหนดขอบเขตพื้นที่รับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อให้การสั่ง
การและควบคุมการปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว

4.1.3 ระบบเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร กรณีดับเพลิงและกู้ภัย (รายละเอียดตามภาคผนวก)

1. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- การติดต่อสื่อสารหลัก ใช้หมายเลขโทรศัพท์ 02-535-1111 ต่อ 199 หรือ 1685 วิทยุช่อง 4A
(ข่ายภายนอก ทอท.) ติดต่อกับหน่วยงานภายนอกให้ใช้โทรศัพท์พื้นฐาน

- ศูนย์สั่งการตั้งอยู่ที่ ห้อง CCC (Crisis Command Center : CCC) ณ อาคารสำนักงาน

ท่าอากาศยานดอนเมือง ชั้น 4

2. กองทัพอากาศ

- การติดต่อสื่อสารหลัก หมายเลขโทรศัพท์ 02-534-5030 02-534-5031 วิทยุประจำที่ HI-BAND
- การติดต่อสื่อสารสำรอง หมายเลขโทรศัพท์ 02-534-5812, วิทยุเคลื่อนที่ HI-BAND และ
ข่ายการติดต่อสื่อสารตามแผนผังศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ.
- ศูนย์สั่งการตั้งอยู่ที่ ศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. รับรายงานข่าวและรวมรวบข่าว และสั่งการ
ผ่านศูนย์รวมข่าว กคก.ชย.ทอ. ไปยังหน่วยปฏิบัติในพื้นที่เกิดเหตุ

3. สำนักงานเขตดอนเมือง

- การติดต่อสื่อสารหลักใช้โทรศัพท์หมายเลข 02-565-9400 และ โทรศัพท์เคลื่อนที่หมายเลข
089-814-4914 ข่ายวิทยุสื่อสาร (ระบบ VHF) ผ่านข่ายอัมรินทร์ (ข่ายของสำนักเทศกิจ)
- การติดต่อสื่อสารสำรอง พิจารณาจากช่องทางการสื่อสารอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น โทรศัพท์
โทรสาร โทรศัพท์เคลื่อนที่ E MAIL ข่ายวิทยุของอาสาสมัครป้องกันภัย มูลนิธิอื่นๆ ฯลฯ
- ศูนย์สั่งการตั้งอยู่ที่ ใช้สำนักงานเขตดอนเมือง เป็นศูนย์สั่งการของกองอำนวยการป้องกัน
และบรรเทาสาธารณภัยเขต

ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพเห็นควรกำหนดช่องทางการสื่อสารกลาง เช่น ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่
ลูกเงินหรือระบบเตือนภัยอัตโนมัติ เพื่อให้ทั้ง 3 หน่วยงานทราบได้อย่างรวดเร็ว และพิจารณาช่องทางการ
สื่อสารอื่นๆ เช่น หมายเลขโทรศัพท์ ข่ายวิทยุสื่อสาร (VHF กลาง) วิทยุชุมชน ข่ายวิทยุสื่อสารของอาสาสมัคร
ป้องกันภัยและมูลนิธิต่างๆ ช่องทางการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ (เช่น E MAIL , SOCIAL NETWORK ฯลฯ)
เป็นต้น เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและเกิดประสิทธิภาพในการสั่งการ

4.2 การปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ที่ตั้งอยู่ในภูมิภาค จำนวน 4 แห่ง ประกอบด้วย

ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่

เมื่อเกิดอัคคีภัยให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน ซึ่งมีผู้แทนส่วนราชการต่างๆ ในพื้นที่เป็น
กรรมการ สำหรับกรณีเกิดเหตุภัยพิบัติหรือสาธารณภัยขนาดใหญ่ เช่น แผ่นดินไหว สึนามิ ฯลฯ ต้องปฏิบัติ
ตามกฎหมาย พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 ซึ่งให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
มหาดไทยเป็นผู้บัญชาการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นรองผู้บัญชาการ และให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็น
ผู้อำนวยการจังหวัด มีหน้าที่จัดทำแผนฯ จังหวัดให้สอดคล้องกับแผนฯชาติ และควบคุมการปฏิบัติของ
หน่วยงานของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยหรือเสียหายจากสาธารณภัย
รวมตลอดทั้งการรักษาความสงบเรียบร้อย ปลอดภัยและการปฏิบัติการใด ๆ ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ด้วย ซึ่งท่าอากาศยานแต่ละแห่งของ ทอท. ในภูมิภาคต้องจัดให้มีแผนที่สอดคล้องกับแผนฯ จังหวัดด้วย

ภาคผนวก

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย

กรมช่างโยธาทหารอากาศ

สำนักงานเขตดอนเมือง

สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กทม.