

ความมั่นคงของชาติ กรณีศึกษาการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย

National Security: Thailand Case Study on Provision of Responsibility
for Aeronautical Search and Rescue

บทความวิชาการ

ธงชัย พงษ์วิชัย

Thongchai Pongvichai

ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ กระทรวงคมนาคม กรุงเทพฯ ประเทศไทย 10100

Principal Advisor on Maritime Transport Economic, Ministry of Transport, Bangkok, Thailand 10100

Email: mdthongchai@hotmail.com

บทคัดย่อ

ประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Region: SRR) ของประเทศไทยที่เป็นพิกัดเดียวกันกับเขตแถลงข่าวการบิน (Flight Information Region: FIR) ที่ได้แจ้งไว้ต่อ ICAO โดยเขตแถลงข่าวการบินแตกต่างไม่สอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่ง ICAO และกลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องนั้นให้ประเทศคู่กรณีต้องทำความตกลงกันและยืนยันข้อมูลดังกล่าวกับ ICAO เพื่อดำเนินการถ่ายโอนข้อมูลไปสู่แบบอิเล็กทรอนิกส์ต่อไป

เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของประเทศไทยพื้นที่ทะเลอ่าวไทย พื้นที่ส่วนหนึ่งมีพิกัดเกินกว่าแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามกฎหมาย ทำให้กองทัพเรือ กองทัพอากาศไม่สามารถส่งอากาศยานและเรือเข้าค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้ทันสถานการณ์ หากต้องการดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายต้องได้รับการอนุมัติจากกระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศและต้องได้รับความยินยอมจากประเทศเพื่อนบ้าน

วันที่รับบทความ: 7 พ.ย.65

วันที่แก้ไขบทความ: 23 ธ.ค.65

วันที่ตอบรับบทความ: 25 ธ.ค.65

กรณีการขอเข้าไปในพื้นที่ สำหรับพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามัน เขตพื้นที่ความรับผิดชอบใกล้เคียงกับเขตทะเลอาณาเขต ที่ห่างจากเส้นฐานขอบฝั่งประมาณ 24 ไมล์ทะเล โดย ประเทศเพื่อนบ้านได้กำหนดเขตความรับผิดชอบไว้ล่วงหน้า เข้ามาในแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยที่ได้ ประกาศไว้ ซึ่งทั้งสองกรณีนั้นส่งผลกระทบต่อการรักษา ความมั่นคงของชาติและการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล การกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยใหม่ของประเทศไทย ได้กำหนดไว้ใกล้เคียงกับแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะตาม กฎหมายทั้งพื้นที่ทะเลอ่าวไทยและพื้นที่ทะเลอันดามัน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเตรียมความพร้อมรองรับ ในการกำหนดความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยใหม่นั้นด้วย

คำสำคัญ: องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัย, เขตแถลงข่าวการบิน

Abstract

Thailand, as a member state of the International Civil Aviation Organization (ICAO), has delineated the area of responsibility for the Aeronautical Search and Rescue Regions (SRR) which provided same coordinate as Flight Information Region (FIR) acknowledged to the ICAO. Such deterministic regions were inconsistent with neighboring countries, which the ICAO and relevant international cooperative bodies

called involved parties to settle agreements and proceed such established information to the ICAO to circulate the information electronically.

The established Aeronautical Search and Rescue Regions of Thailand, the Gulf of Thailand, part of area of responsibility, exceeded the Exclusive Economic Zone (EEZ), commencing that the Royal Thai Navy and Air Force were unable to deploy aircrafts and ships for search and rescue in timely manner. In accordance with the law, there shall be approval from Ministry of Defense and Ministry of Foreign Affairs, with the consent obtained from neighboring countries in case of requesting to enter such region. For the Andaman Sea, the area of responsibility of established region was close to the territorial sea, as of 24 nautical miles from the base line, on the other hand, neighboring countries have set aside their responsible regions overlapped into Thailand's declared Exclusive Economic Zone. Both cases effect aspect of National Security and Preservation of National Interests in the sea. The amended deterministic Nautical Search and Rescue Regions were delineated close to Exclusive Economic Zone, both the Andaman and the Gulf of Thailand areas, thus the relevant agencies shall determine their responsibility for the Aeronautical Search and Rescue Regions accordingly.

Keywords: International Civil Aviation Organization (ICAO), Search and Rescue Region (SRR), Flight Information Region (FIR)

บทนำ

ประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ.1982 (United Nation on the Law of the Sea, 1982) และมีพันธกรณีต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติหรือข้อกำหนดขององค์การระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้กำหนดไว้โดยอนุสัญญาการบินพลเรือน ค.ศ.1944 (Convention on International Civil Aviation, 1944) ภาคผนวกที่ 12 กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือและปฏิบัติหน้าที่ความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของประเทศไทยที่ได้แจ้งไว้ต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สำหรับพื้นที่ชายแดนบนฝั่งพื้นดินที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านจะใช้แนวเขตแดนเป็นเกณฑ์กำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน สำหรับพื้นที่ทะเลทั้งพื้นที่ทะเลอ่าวไทยและพื้นที่ทะเลอันดามันการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประเทศไทย ได้แจ้งกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของประเทศไทยต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยพื้นที่ทะเลอ่าวไทยมีการกำหนดเขตพื้นที่ความรับผิดชอบส่วนหนึ่งเกินกว่าพิกัดแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ของประเทศไทยและล่วงล้ำเกินเข้าไปในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กองทัพเรือ กองทัพอากาศ หากจะดำเนินการเข้าไปค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในพื้นที่ดังกล่าวนั้น จะผิดกฎหมายไทยที่ได้ประกาศแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ ทำให้ไม่สามารถเข้าช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยได้ทันสถานการณ์ หากต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชาระดับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีกระทรวงการต่างประเทศ และต้องได้รับความยินยอมจากประเทศเพื่อนบ้านในการร้องขอเข้าพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหากรณีการพิพาทกับประเทศเพื่อนบ้านในการร้องขอเข้าพื้นที่ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุที่เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของชาติได้ สำหรับพื้นที่ทะเลอันดามันพื้นที่ส่วนหนึ่ง มีการกำหนดเขตพื้นที่ความรับผิดชอบใกล้เคียงกับทะเลอาณาเขตห่างจากเส้นฐานของฝั่งประมาณ 24 ไมล์ทะเล โดยประเทศเพื่อนบ้านได้ประกาศกำหนดพื้นที่ความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยล่วงล้ำเข้ามาในแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย และหากประเทศเพื่อนบ้านไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบตามพันธกรณีของประเทศสมาชิกในกรณีมีอากาศยานประสบภัยจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์เชิงลบต่อประเทศไทยเช่นกัน และเป็นความเสี่ยงที่อาจจะมีกรณีพิพาทกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะเป็นสาเหตุที่เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของชาติเช่นกัน ดังนั้น จึงเป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่ประเทศไทยจะได้ทำการทบทวนกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่เหมาะสมของประเทศไทยใหม่ ต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและหารือกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

กำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของประเทศไทย

1. ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งมีพันธะผูกพันตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) เมื่อปี พ.ศ.2487 (ค.ศ.1944) โดยมีพันธกรณีที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ต้องจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในอาณาเขตของตน อีกทั้งภาคผนวกที่ 12 แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit: SRU) และศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Co-ordination Center: RCC) ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งเป็นหน่วยกลางในการประสานงานและจัดการงานปฏิบัติด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายในเขตความรับผิดชอบของตน

2. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ผู้อำนวยการ) ประธานอนุกรรมการพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ได้ลงนามในคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ตามคำสั่งคณะอนุกรรมการฯ ที่ 1/2564 สั่ง ณ วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2564 โดยมีที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำเป็นประธานผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นที่ปรึกษา หัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นผู้ทำงานและเลขานุการและผู้แทน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 14 หน่วย ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กรมอุทกศาสตร์ กรมท่าอากาศยาน กรมเจ้าท่า บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งสิ้น 18 ท่าน

3. คณะทำงานพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ได้มีการประชุมคณะทำงานพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย จำนวน 2 ครั้ง ในครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2565 และครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 7 เมษายน พ.ศ.2565 การพิจารณาของคณะทำงานฯ โดยยึดถือตามขอบเขตในการพิจารณาที่เกี่ยวข้องแล้ว นอกจากนี้ได้พิจารณาโดยคำนึงถึงการปรับเปลี่ยนพื้นที่ความรับผิดชอบให้ถูกต้องเหมาะสมเป็นไปตามกฎหมายอนุสัญญาความตกลงระหว่างประเทศ การจัดการจราจรทางอากาศของประเทศไทยการเตรียมความพร้อมรองรับในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยและพิจารณาถึงความปลอดภัย ความมั่นคงของชาติและการรักษาผลประโยชน์ทางทะเล เพื่อให้ประเทศไทยมีเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจน เหมาะสม และเป็นไปตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วทันต่อสถานการณ์

THAILAND AND ADJACENT SEARCH AND RESCUE REGIONS CHART



ภาพที่ 1 เขตความรับผิดชอบในการค้นหา ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564

หมายเหตุ: อยู่ระหว่างการประชุมเพื่อกำหนดเขตความรับผิดชอบของประเทศที่มีอาณาเขตติดกัน

ที่มา: คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ, 2564

การวิเคราะห์และการประเมินความมั่นคงของชาติ ต่อการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) โดย นายสามารถ ศรียานงค์ ผอ.กอง 7 สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อมีนาคม พ.ศ.2538 ได้บรรยายถึง แนวความคิดในเรื่องความมั่นคงแห่งชาติไว้ว่าประเทศ ที่มีความมั่นคงได้ จะต้องพร้อมด้วยลักษณะ 4 ประการ คือ 1) มีเอกราช อธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดนและ

ปราศจากศัตรูผู้รุกราน 2) ประชาชนมีความปลอดภัย อยู่ดีกินดีและมีสวัสดิภาพ 3) ประเทศมีการปกครอง ในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข 4) ชาติมีเกียรติและศักดิ์ศรีเป็นที่ยอมรับนับถือของ นานาชาติ สมช. ได้แบ่งองค์ประกอบของความมั่นคง ออกเป็น 6 ประการ คือ 1) ความมั่นคงทางการเมือง 2) ความมั่นคงทางการเมืองระหว่างประเทศ (การทูต) 3) ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ 4) ความมั่นคงทาง ด้านสังคมจิตวิทยา 5) ความมั่นคงทางด้านการป้องกันประเทศ

6) ความมั่นคงทางด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี การพลังงาน และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ได้กำหนดภัยคุกคามของความมั่นคงของชาติไว้ 2 ทาง คือ 1) ภัยคุกคามจากภายใน เป็นปัญหาทางด้านการเมืองภายในประเทศ ปัญหาเศรษฐกิจ ปัญหาพื้นที่ด้อยพัฒนา ปัญหาชายแดน ปัญหาทางด้านสังคมจิตวิทยา และปัญหาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม 2) ภัยคุกคามจากภายนอก เช่น ปัญหาความขัดแย้งของสังคมโลก ปัญหากลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น ทั้งนี้สำหรับผลประโยชน์ของชาติประกอบขึ้นด้วยมิติที่หลากหลาย และมีระดับที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปผลประโยชน์ของชาติซึ่งเป็นเป้าหมายของนโยบายต่างประเทศตั้งอยู่บนปัจจัยพื้นฐานสำคัญ 7 ประการ ประกอบด้วย 1) รักษาให้ประเทศ

อยู่รอดเป็นเอกราช 2) การปกป้องคุ้มครองความมั่นคงปลอดภัย 3) การส่งเสริมความกินดีอยู่ดีของชาติ 4) การรักษาและเพิ่มพูนเกียรติภูมิของชาติ 5) การรักษาและขยายอำนาจของชาติ 6) การปกป้องและเผยแพร่อุดมการณ์แห่งชาติ 7) การส่งเสริมสันติภาพและความสงบเรียบร้อยภายในภูมิภาคและในโลก (สามารถ ศรียานงค์, 2538, น.68-72) สำหรับการวิเคราะห์และการประเมินความมั่นคงของชาติต่อการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยเป็นไปตามตารางและแผนภาพที่ปรากฏดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์และการประเมินความมั่นคงของชาติต่อการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยฝั่งอ่าวไทย

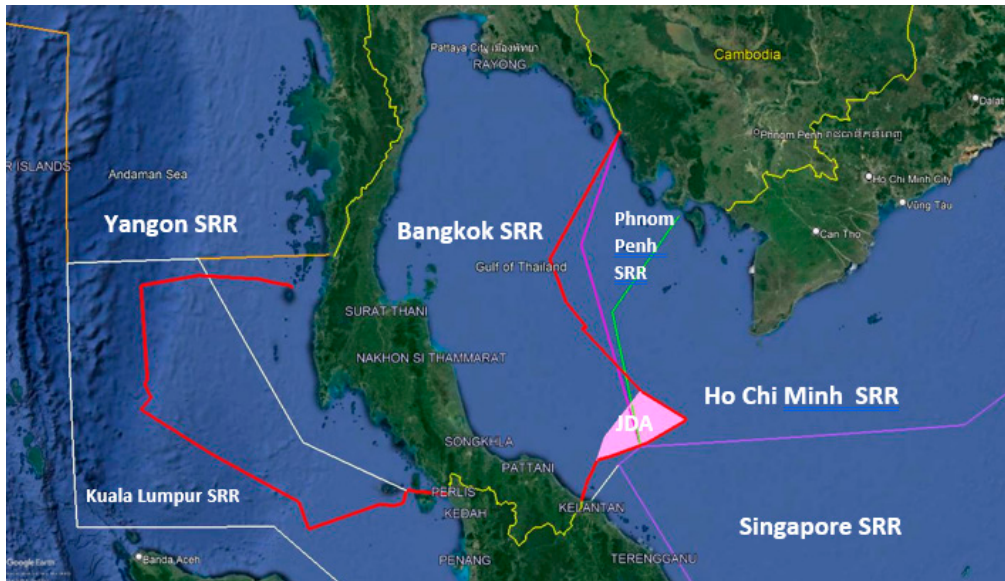
ลำดับที่	พื้นที่ความรับผิดชอบ	ประเมินความเสี่ยง	เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของชาติหรือไม่	มีผลอย่างไรกรณีมีการปรับแก้ไขพื้นที่ความรับผิดชอบใหม่
1	บริเวณชายแดนพื้นที่บนดินติดประเทศกัมพูชา โดยใช้พิกัดไทยฝ่ายเดียว	มีโอกาสพัฒนา กลายเป็นผลกระทบ เรื่องข้อพิพาทเขตแดน	มีโอกาสพัฒนาเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคามฯ โดยใช้พิกัด ตามข้อเสนอแนะกรมแผนที่ทหาร ซึ่งไทยกับกัมพูชาที่มีการเจรจาร่วมกัน
2	พื้นที่ทะเลบริเวณถัดจากชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชามีพื้นที่ส่วนหนึ่งล้ำไปเกินกว่าประกาศกำหนดเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทย ประกาศ ณ วันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2516	มีโอกาสที่หน่วยเกี่ยวข้องกระทำผิดกฎหมายโดยออกนอกพื้นที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้ และมีโอกาสพัฒนากลายเป็นผลกระทบเรื่องข้อพิพาทเขตพื้นที่รับผิดชอบ	มีโอกาสพัฒนาเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมืองและมีโอกาสพัฒนาเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคามฯ โดยใช้พิกัดตามประกาศกำหนดเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทย ประกาศ ณ วันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ.2516 หน่วยเกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว และถูกต้องตามกฎหมาย

ลำดับ ที่	พื้นที่ ความรับผิดชอบ	ประเมินความเสี่ยง	เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคง ของชาติหรือไม่	มีผลดีอย่างไร กรณีมีการปรับแก้ไขพื้นที่ ความรับผิดชอบฯ ใหม่
3	พื้นที่ทะเลบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยที่ติดประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของเวียดนามมีพื้นที่รับผิดชอบเหลื่อมทับกัน แต่ไม่มีการตกลงร่วมกัน	มีโอกาสนที่หน่วยเกี่ยวข้องกระทำผิดกฎหมาย โดยออกนอกพื้นที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้ และมีโอกาสพัฒนาเป็นผลกระทบเรื่องข้อพิพาทเขตพื้นที่รับผิดชอบ	มีโอกาพัฒนาเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมือง และมีโอกาสพัฒนาเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคามฯ โดยใช้พิกัดตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ว่าด้วยการแบ่งเขตทางทะเลระหว่างประเทศทั้งสองในอ่าวไทย เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2540 (จุด K) และความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามว่าด้วยการแบ่งเขตทางทะเลระหว่างประเทศทั้งสองในอ่าวไทย เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2540 (จุด C)
4	พื้นที่ทะเลห่างจากมาเลเซียบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยที่ติดประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียมีพื้นที่รับผิดชอบเหลื่อมทับกัน แต่ไม่ได้ใช้ตามที่ตกลงร่วมกัน	มีโอกาพัฒนาที่หน่วยเกี่ยวข้องกระทำผิดกฎหมาย โดยออกนอกพื้นที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้ และมีโอกาสพัฒนาเป็นผลกระทบเรื่องข้อพิพาทเขตพื้นที่รับผิดชอบ	มีโอกาพัฒนาเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมือง และมีโอกาสเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคามฯ โดยใช้พิกัดตามความข้อตกลงระหว่างไทยและมาเลเซียพื้นที่พัฒนาร่วม ไทย-มาเลเซีย (Joint Development Area: JDA) ตามพระราชบัญญัติองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย พ.ศ.2533
5	พื้นที่ทะเลใกล้กับมาเลเซียบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยที่ติดประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียมีพื้นที่รับผิดชอบเหลื่อมทับกัน แต่พิกัดกำหนดไว้ยังไม่เหมาะสม	มีโอกาสนที่หน่วยเกี่ยวข้องกระทำผิดกฎหมาย โดยออกนอกพื้นที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดไว้และมีโอกาสพัฒนาเป็นผลกระทบเรื่องข้อพิพาทเขตพื้นที่รับผิดชอบฯ ส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซีย ประกาศ ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2531	มีโอกาสเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมือง และมีโอกาสเป็นภัยคุกคามความมั่นคงทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคามฯ โดยใช้พิกัดตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทย

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์และการประเมินความมั่นคงของชาติต่อการกำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยฝั่งอันดามัน

ลำดับ ที่	พื้นที่ ความรับผิดชอบ	ประเมินความเสี่ยง	เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคง ของชาติหรือไม่	มีผลอย่างไร กรณีมีการปรับแก้ไขพื้นที่ ความรับผิดชอบ ใหม่
1	บริเวณชายแดนพื้นที่ บนดินติดประเทศมาเลเซีย ซึ่งไม่ได้นำข้อตกลงระหว่าง ไทยมาเลเซียที่ได้เจรจา ตกลงเป็นเกณฑ์	มีโอกาพัฒนากลายเป็น ผลกระทบเรื่องข้อพิพาท เขตแดนระหว่าง สองประเทศ	มีโอกาพัฒนาเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางด้านการเมือง ระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคาม โดยใช้พิพาทบริเวณชายแดน ไทย/มาเลเซีย หลักเขตแดนที่ B/1 ชายฝั่งทะเลอันดามันตาม ข้อเสนอแนะกรมแผนที่ทหาร ซึ่งไทยกับมาเลเซียมีการเจรจา ร่วมกัน แต่รอความตกลง อย่างเป็นทางการ
2	พื้นที่ทะเลบริเวณพิพาทที่อยู่ ระหว่างพื้นที่ชายแดนไทย/ มาเลเซียบริเวณเกาะตะรุเตา และเกาะลันกา โดยพื้นที่ รับผิดชอบระหว่าง สองประเทศมีการถ่วงถ่วง เข้ามาซึ่งกันและกัน ทั้งสองประเทศ	มีโอกาพัฒนากลายเป็น ผลกระทบเรื่องข้อพิพาท เขตแดนและข้อพิพาท เรื่องพื้นที่ความรับผิดชอบ	มีโอกาพัฒนาเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางด้านการเมือง และมีโอกาเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางด้านการเมือง ระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคาม โดยใช้พิพาทสนธิสัญญาระหว่าง ราชอาณาจักรไทย และมาเลเซียเกี่ยวกับ การแบ่งเขตทะเลอาณาเขต ของประเทศทั้งสอง ลงนาม เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ.2522
3	พื้นที่ความรับผิดชอบ พื้นที่ทะเลอาณาเขตทะเล ต่อเนื่องประมาณ 24 ไมล์ ทะเลจากเส้นฐาน และมาเลเซียมีพื้นที่ รับผิดชอบไทยล้ำเข้ามา ในแนวเขตเศรษฐกิจ จำเพาะของไทยเป็นพื้นที่ ขนาดใหญ่มาก	มีโอกาพัฒนาเป็น ภัยคุกคามความมั่นคง ทางด้านการเมืองเนื่องจาก พื้นที่ความรับผิดชอบ มาเลเซียล้ำเข้ามา ในแนวเขตเศรษฐกิจ จำเพาะของไทยเป็นพื้นที่ ขนาดใหญ่กระทบ ต่อเกียรติภูมิและศักดิ์ศรี ของประเทศไทย และมีโอกาพัฒนา กลายเป็นผลกระทบ เรื่องข้อพิพาทเขตพื้นที่ รับผิดชอบ	มีโอกาเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางด้านการเมือง และมีโอกาเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางด้านการเมือง ระหว่างประเทศ (การทูต) โดยมาเลเซียไม่เข้าปฏิบัติหน้าที่ ตามพันธกรณีส่งผลกระทบ ต่อประเทศไทยด้วย	ลดความเสี่ยงภัยคุกคาม โดยใช้พิพาทตามประกาศ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของราชอาณาจักรไทย ด้านทะเลอันดามัน ประกาศ ณ วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2531 จำนวน 27 จุดหน่วยเกี่ยวข้อง สามารถปฏิบัติงานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วและถูกต้อง ตามกฎหมายและเป็น การเพิ่มพลังอำนาจของชาติ และสอดคล้องกับการบริหาร จัดการผลประโยชน์ทางทะเล โดยองค์กรของรัฐ

ลำดับ ที่	พื้นที่ ความรับผิดชอบฯ	ประเมินความเสี่ยง	เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคง ของชาติหรือไม่	มีผลดีอย่างไร กรณีมีการปรับแก้ไขพื้นที่ ความรับผิดชอบฯ ใหม่
4	พื้นที่ทะเลพิภักذبริเวณ ชายแดนไทย/เมียนมา ฝั่งทะเลอันดามัน	มีโอกาสพัฒนา ที่หน่วยเกี่ยวข้อง กระทำผิดกฎหมาย โดยออกนอกพื้นที่ เกินกว่ากฎหมายกำหนด ไว้และมีโอกาสพัฒนา กลายเป็นผลกระทบ เรื่องข้อพิพาทเขตพื้นที่ รับผิดชอบฯ	มีโอกาสเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางการเมือง และมีโอกาสเป็นภัยคุกคาม ความมั่นคงทางการเมือง ระหว่างประเทศ (การทูต)	ลดความเสี่ยงภัยคุกคามฯ โดยใช้พิกัดตาม 1. อนุสัญญาระหว่างกษัตริย์ สยามกับข้าหลวงใหญ่ แห่งอินเดียว่าด้วย เรื่อง กำหนดเขตแดน บนพื้นแผ่นดินใหญ่ระหว่าง ราชอาณาจักรสยาม และมณฑลของอังกฤษ คือ เทนเนสเซอร์ิม ลงนาม เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2411 2. ความตกลงระหว่าง รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ สังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า ว่าด้วยการแบ่งเขตทางทะเล ระหว่างประเทศทั้งสอง ในทะเลอันดามัน ลงวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2523



ภาพที่ 2 ภาพรวมการพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะจากการประชุมคณะทำงานฯ

หมายเหตุ — : เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามมติที่ประชุมคณะทำงาน โดยยึดตามประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย
■ : พื้นที่พัฒนาร่วม (Joint Develops Area: JDA) ระหว่างไทยและมาเลเซีย ตามพระราชบัญญัติองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย พ.ศ.2533

ที่มา: คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย, 2561

ตารางที่ 3 พิกัดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยฝั่งอ่าวไทย
จำนวน 20 จุด

ลำดับ	พิกัด ละติจูด, ลองจิจูด	การอ้างอิง	ที่มาเอกสารอ้างอิง
1	11° 39' N, 102° 55'E	ประกาศกำหนด	ประกาศกำหนด
2	09° 48'30"N, 101° 46'30"E	เขตไหล่ทวีปของประเทศไทย	เขตไหล่ทวีปของประเทศไทย
3	09° 43'00"N, 101° 48'30"E	ด้านอ่าวไทย ประกาศ ณ วันที่	ด้านอ่าวไทย, 2516, เล่ม 90
4	09° 42'00"N, 101° 49'00"E	18 พฤษภาคม พ.ศ.2516	
5	09° 28'30"N, 101° 53'30"E		
6	09° 13'00"N, 101° 58'30"E		
7	09° 11'00"N, 101° 59'00"E		
8	08° 52'00"N, 102° 13'00"E		
9	08° 47'00"N, 102° 16'30"E		

ลำดับ	พิกัด ละติจูด, ลองจิจูด	การอ้างอิง	ที่มาเอกสารอ้างอิง
10	08° 46'54.7754"N, 102° 12'11.5342"E	ความตกลงระหว่างรัฐบาล แห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาล แห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ว่าด้วยการแบ่งเขตทางทะเล ระหว่างประเทศทั้งสองในอ่าวไทย เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2540 (จุด K)	-
11	07° 49'00''N, 103° 02'30''E	ความตกลงระหว่างรัฐบาล แห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาล แห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ว่าด้วยการแบ่งเขตทางทะเล ระหว่างประเทศ ทั้งสองในอ่าวไทย เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2540 (จุด C)	-
12	07° 35'00"N, 103° 23'00"E	ข้อตกลงระหว่างไทยและมาเลเซีย ตามพระราชบัญญัติองค์การร่วม ไทย-มาเลเซีย พ.ศ.2533 (Joint Development Area: JDA) ประกาศ ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ.2533	พระราชบัญญัติองค์การร่วม ไทย-มาเลเซีย พ.ศ.2533, 2534, เล่ม 108
13	07° 22'00"N, 103° 42'30"E	ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทย ส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจ จำเพาะของประเทศมาเลเซีย ประกาศ ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2531	ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทย
14	07° 20'00"N, 103° 39'00"E		ส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
15	07° 03'00"N, 103° 06'00"E		ของประเทศมาเลเซีย, 2531, เล่ม 105
16	06° 53'00"N, 102° 34'00"E		
17	06° 50'00"N, 102° 21'12"E		
18	06° 27'48"N, 102° 09'36"E		
19	06° 27'30"N, 102° 10'00"E		
20	06° 14'30"N, 102° 05'36"E		

ตารางที่ 4 พิกัดเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย

ลำดับ	พิกัด ละติจูด, ลองจิจูด	การอ้างอิง	ที่มาเอกสารอ้างอิง
1	6° 25'22.0"N, 100° 07'15.4"E	พิกัดบริเวณชายแดนไทย/มาเลเซีย หลักเขตแดนที่ B/1 ชายฝั่งทะเลอันดามัน	หนังสือกรมแผนที่ทหาร ที่ กท 0314/380 ลงวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ.2565
2	พิกัดที่อยู่ระหว่างพื้นที่ชายแดนไทย/ มาเลเซีย บริเวณเกาะตะรุเตา และเกาะลันกา	สนธิสัญญาระหว่างราชอาณาจักรไทย และมาเลเซีย เกี่ยวกับการแบ่งเขต ทะเลอาณาเขตของประเทศทั้งสอง ลงนามเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ.2522	หนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต 0803/236 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ.2565
3-4 5-6 7-8 9-10 11-12 13-14 15-16 17-18 19-20 21-22 23-24 25-26 27-28 29	06° 28'30"N, 099° 39'12"E, 06° 30'12"N, 099° 33'24"E, 06° 28'54"N, 099° 30'42"E, 06° 18'24"N, 099° 27'30"E, 06° 16'18"N, 099° 19'18"E, 06° 18'00"N, 099° 06'42"E, 05° 57'00"N, 098° 01'30"E, 06° 21'48"N, 097° 54'00"E, 07° 05'48"N, 096° 36'30"E, 07° 46'06"N, 095° 33'06"E, 07° 47'00"N, 095° 31'48"E, 07° 48'00"N, 095° 32'48"E, 07° 57'30"N, 095° 41'48"E, 08° 09'54"N, 095° 39'16"E, 08° 13'47"N, 095° 39'11"E, 08° 45'11"N, 095° 37'42"E, 08° 48'04"N, 095° 37'40"E, 09° 17'18"N, 095° 36'31"E, 09° 38'00"N, 095° 35'25"E, 09° 45'30"N, 096° 29'35"E, 09° 40'35"N, 097° 26'36"E, 09° 37'24"N, 097° 37'36"E, 09° 36'02"N, 097° 43'29"E, 09° 35'39"N, 097° 45'29"E, 09° 34'54"N, 097° 51'12"E, 09° 34'29"N, 097° 52'10"E, 09° 32'15"N, 097° 56'20"E	ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของราชอาณาจักรไทย ด้านทะเลอันดามัน ประกาศ ณ วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2531 จำนวน 27 จุด	ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของราชอาณาจักรไทย ด้านทะเลอันดามัน, 2531, เล่ม 105

ลำดับ	พิกัด (ละติจูด, ลองจิจูด)	การอ้างอิง	ที่มาเอกสารอ้างอิง
30	พิกัดบริเวณชายแดนไทย/ เมียนมา ฝั่งอันดามัน	1. อนุสัญญาระหว่างกษัตริย์สยาม กับข้าหลวงใหญ่แห่งอินเดีย ว่าด้วยเรื่อง กำหนดเขตแดน บนผืนแผ่นดินใหญ่ระหว่าง ราชอาณาจักรสยามและมณฑล ของอังกฤษ คือ เทนเนสเซอร์ิม ลงนามเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2411 2. ความตกลงระหว่างรัฐบาล แห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาล แห่งสาธารณรัฐสังคมนิยม แห่งสหภาพพม่าว่าด้วย การแบ่งเขตทางทะเลระหว่าง ประเทศทั้งสองในทะเลอันดามัน ลงวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2523	หนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต 0803/236 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ.2565

การเตรียมความพร้อมรองรับการกำหนดเขตความรับผิดชอบ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของ ประเทศไทยใหม่

หน่วยงานรับผิดชอบซึ่งเกี่ยวข้องต้องเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ เมื่อมีการขยายพื้นที่เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ประกอบด้วย หน่วยงานดังต่อไปนี้

1. กองทัพเรือจะต้องเตรียมความพร้อมการจัดเตรียมอากาศยานและเรือตรวจการณ์ รวมถึงระบบการติดต่อสื่อสารให้ครอบคลุมพื้นที่เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย

2. บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตรวจสอบขีดความสามารถในการให้บริการจราจรทางอากาศตามพิกัดจากมติที่ประชุมคณะทำงานฯ จะทำให้มีพื้นที่ในการให้บริการมากขึ้นทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

นอกเหนือจากเขตแถลงข่าวการบิน (Flight Information Region: FIR) รวมทั้งข้อมูลระบบติดตามอากาศยาน (Radar Coverage) และระบบสื่อสารทางวิทยุ (Radio Coverage) บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สามารถให้บริการจราจรทางอากาศได้เฉพาะในพื้นที่เขตแถลงข่าวการบิน (Bangkok FIR) เท่านั้น และหากจะขยายการให้บริการจราจรทางอากาศให้ครอบคลุมเขตพิกัด SRR ตามมติที่ประชุมคณะทำงานฯ ก็จะต้องเตรียมความพร้อมดำเนินการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือในการให้บริการและบุคลากรรองรับการขยายการให้บริการจราจรทางอากาศดังกล่าว

3. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยพิจารณาเตรียมการจัดทำบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Agreement: MOA) ที่ยังไม่ได้จัดทำหรืออยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำข้อตกลง

กับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขต และ/หรือ มีพื้นที่ค้นหา และช่วยเหลือในทะเลประชิดติดกับประเทศไทย ได้แก่ กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ เมียนมา (และ/หรืออินโดนีเซีย กับ อินเดีย) เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด ใน Annex 12 Search and Rescue ของ ICAO

บทสรุป

การพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย จะต้องยึดถือการรักษาความมั่นคงของชาติ การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลและการรักษาประโยชน์ทาง เศรษฐกิจของประเทศเป็นหลัก โดยพิจารณาตามขอบเขต ในการพิจารณากำหนดเขตความรับผิดชอบในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ตลอดจนกฎหมาย ระเบียบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เช่น 1) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ.2562 2) ข้อมูลพิกัดแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564 3) ข้อมูล BANGKOK FIR และ BANGKOK SRR ที่ระบุในเอกสารของ ICAO ที่ระบุในเอกสารการประชุม The Ninth Meeting of the APANPIRG ATM Sub-Group (ATM/SG/9) ระหว่างวันที่ 1-5 พฤศจิกายน พ.ศ.2564 4) เอกสาร แดลงข่าวการบิน (Aeronautical Information Publication: AIP) 5) ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ของราชอาณาจักรไทย เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2524 (2524) 6) ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทยส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจ จำเพาะของประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2531 (2531) 7) ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ของราชอาณาจักรไทย ฯลฯ ให้สอดคล้องกับตามมาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติสากล ภาคผนวก 12 แห่งอนุสัญญาว่าด้วย การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation)

ทั้งนี้ การพิจารณาเขตรับผิดชอบการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย จะต้องพิจารณาถึงการเตรียมความพร้อมรองรับทั้งระบบ การติดต่อสื่อสารที่ครอบคลุมทุกพื้นที่การรับแจ้งเหตุ อย่างมีประสิทธิภาพและการประสานการปฏิบัติการค้นหา และช่วยเหลือที่เหมาะสมรวมทั้งต้องคำนึงถึงขีดความสามารถของอากาศยานหรือเรือตรวจการณ์ตลอดจน ความสามารถในการติดต่อสื่อสารในการค้นหาและ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (SRU) เพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมรองรับการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยได้ อย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสามารถ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วทันสถานการณ์

เอกสารอ้างอิง

- คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ. (2564). *แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564*. สืบค้นจาก sar.mot.go.th/th/wp-content/uploads/2021/11/แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย.pdf
- คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย. (2561). *แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ*. สืบค้นจาก sar.mot.go.th/th/wp-content/uploads/2020/06.2561.pdf
- ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามว่าด้วยการแบ่งเขตทางทะเลระหว่างประเทศทั้งสองในอ่าวไทย. (2540).
- “ประกาศกำหนดเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยด้านอ่าวไทย” (2516, 18 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 90 ตอนที่ 60. หน้า 1-2.
- “ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย” (2524, 23 กุมภาพันธ์). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 98 ตอนที่ 30. หน้า 1-2.
- “ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านทะเลอันดามัน” (2531, 26 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 105 ตอนที่ 120. หน้า 231-233.
- “ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านอ่าวไทยส่วนที่ประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซีย” (2531, 18 กุมภาพันธ์). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 105 ตอนที่ 27. หน้า 51-52.
- “พระราชบัญญัติองค์การร่วมไทยมาเลเซีย พ.ศ. 2533” (2534, 22 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 108 ตอนที่ 11. สามารถ ศรียานงค์. (2528). *สภาความมั่นคงแห่งชาติ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ. *Convention on International Civil Aviation*. (1944). Retrieved from www.aerothai.co.th/sites/default/files/files/related-laws/กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ%20%28อนุสัญญาชิคาโก%20ค.ศ.1944%29_1.pdf
- United Nations Convention on the Law of the Sea*. (1982). Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm