



ระเบียบกรมการบินพลเรือน  
ว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน  
พ.ศ. ๒๕๕๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๐/๑๕ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ อธิบดีกรมการบินพลเรือน จึงออกระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๗”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับกับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะด้วย

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“เขตการบิน” (airside) หมายความว่า พื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ตลอดจนพื้นดินและอาคารที่เชื่อมต่อกับพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าว ซึ่งมีการควบคุมการเข้าไยพื้นที่นั้นด้วย

“พื้นที่เคลื่อนไหว” (movement area) หมายความว่า ส่วนของสนามบินซึ่งใช้สำหรับการขึ้น ลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อนและลานจอดอากาศยาน

“พื้นที่ขับเคลื่อน” (manoeuvring area) หมายความว่า ส่วนของสนามบินซึ่งใช้สำหรับการขึ้น ลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน แต่ไม่รวมถึงลานจอดอากาศยาน

“ลานจอดอากาศยาน” (apron) หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอดหรือการบำรุงรักษา

“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ และให้หมายความรวมถึงที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะด้วย

“คู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ” หมายความว่า คู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีตามระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน

ข้อ ๕ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินจัดให้มีระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอย่างน้อยให้มีรายละเอียดในเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)
- (๒) การรายงานข้อมูลข่าวสารของสนามบิน (aerodrome reporting)
- (๓) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access/access to aerodrome)
- (๔) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)
- (๕) การกู้ภัยและดับเพลิง (rescue and fire-fighting)
- (๖) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (aerodrome inspection)
- (๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศด้วยทัศนวิสัยและระบบไฟฟ้าสนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)
- (๘) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)
- (๙) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุงรักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)
- (๑๐) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)
- (๑๑) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (procedures to ensure apron safety)
- (๑๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)
- (๑๓) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (wildlife hazard management)
- (๑๔) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacle control)
- (๑๕) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of disabled aircraft)
- (๑๖) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)
- (๑๗) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low – visibility operations)
- (๑๘) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (protection of site for radar and navigational aids)

ข้อ ๖ ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ โดยจัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินงานให้ชัดเจน รวมทั้งแสดงรายละเอียดของกระบวนการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัยที่สอดคล้องกับมาตรฐาน อย่างน้อยในรายการดังต่อไปนี้

- (๑) การทบทวนนโยบาย แผนการดำเนินงาน การกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme)
- (๒) ระบบรายงานความปลอดภัยของสนามบิน ประกอบด้วย การรายงานภาคบังคับ (mandatory reports) และการรายงานภาคสมัครใจ (voluntary reports) รวมทั้งระบบเอกสารด้านความปลอดภัยทั้งหมดของสนามบิน

(๓) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านการจัดการด้านนิรภัย ตามแผนงานที่กำหนดไว้ (safety performance monitoring and measurement)

(๔) การสอบสวนเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยภายในสนามบินและรายงานผลการสอบสวน (internal safety investigations) และการพัฒนาปรับปรุงระบบความปลอดภัยของสนามบิน

(๕) ปูมบันทึกประวัติการศึกษาและการฝึกอบรมของบุคลากรภายในสนามบิน

ข้อ ๗ การรายงานข้อมูลข่าวสารของสนามบินต่อหน่วยบริการข่าวสารการเดินทางอากาศ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ

ข้อ ๘ การควบคุมการเข้าเขตการบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(๑) ระบบการควบคุมการเข้าเขตการบิน เช่น กระบวนการออกบัตรอนุญาตบุคคลยานพาหนะ เป็นต้น

(๒) การกำหนดแนวเขตของเขตการบิน พื้นที่เคลื่อนไหว และจุดควบคุมการเข้า-ออก เขตการบิน ซึ่งอาจรวมถึงการสร้างแนวรั้วของพื้นที่ดังกล่าวด้วย

ข้อ ๙ แผนฉุกเฉินของสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ

ข้อ ๑๐ การกักกันและดับเพลิงให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ

ข้อ ๑๑ การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ โดยในบัญชีรายการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ให้ประกอบด้วยรายการอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจพินิจผิวพื้นจราจรของพื้นที่เคลื่อนไหวทั้งหมด เช่น ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และพื้นที่ต่อเนื่องและควบคุมติดตามสภาพของพื้นที่ดังกล่าวเป็นประจำ โดยมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันและกำจัดเศษหินและวัตถุอื่น ๆ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือขัดขวางระบบการทำงานของอากาศยาน รวมถึงการตรวจพินิจเพื่อให้มั่นใจว่าพื้นที่เคลื่อนไหวปราศจากความไม่สม่ำเสมอของพื้นผิว การแตกร้าวของพื้นผิว ความเสียหายที่เกิดจากของเหลวที่มีฤทธิ์กัดกร่อน สิ่งกีดขวางที่พื้นซึ่งปกคลุมไปด้วยหญ้า แอ่งน้ำ และลักษณะความเสียหายอื่น ๆ ของผิวพื้นจราจรอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่อากาศยานได้ในอนาคต

(๒) ในกรณีที่ทางขับใช้งานสำหรับอากาศยานประเภทเครื่องยนต์เทอร์โบ (turbine-engine) ให้มีการตรวจพินิจพื้นผิวของไหล่ทางขับว่าปราศจากเศษหินหรือวัตถุใด ๆ ซึ่งเครื่องยนต์ของอากาศยานดังกล่าว อาจดูดเข้าไปได้

(๓) การตรวจสอบการทำเครื่องหมาย ไฟสนามบิน เครื่องบอกทิศทางลมและสัญญาณภาคพื้นดิน

(๔) การตรวจสอบนกหรือสัตว์ที่อยู่บนหรือใกล้พื้นที่เคลื่อนไหว

(๕) การประเมินสภาพพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งอย่างคร่าว ๆ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบและมาตรการเฝ้าระวัง

(๖) การตรวจพินิจพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง รวมถึงมีการตรวจสอบสิ่งกีดขวางในสนามบินที่ได้รับอนุญาตว่ามีการทำเครื่องหมายและติดสัญญาณไฟที่เหมาะสม และในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางที่ไม่ได้รับอนุญาตให้มีในสนามบิน ให้รายงานไปยังบุคลากรของสนามบินที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวโดยพลัน

นอกจากรายการตามวรรคหนึ่ง ระเบียบกระบวนการดำเนินงานในส่วนนี้ ต้องกำหนดช่วงเวลาและรายงานผลการตรวจพินิจ ดังนี้

(๑) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางในทุกวันที่มีเที่ยวบิน หรือหลังเกิดสภาพอากาศเลวร้ายหรือตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศร้องขอ

(๒) การจัดทำรายงานผลการตรวจพินิจและการปฏิบัติการติดตามผลที่ทันที่ (follow-up actions) เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการแก้ไขสภาพความไม่ปลอดภัยที่ตรวจพบแล้ว

ข้อ ๑๒ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศด้วยทัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน ให้มีกระบวนการในการตรวจพินิจเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ พร้อมทั้งมีข้อมูลในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจสอบไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aeronautical beacons) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับความถูกต้องของสี อัตราการกะพริบของไฟ และระดับความเข้มของแสง

(๒) การตรวจสอบไฟฉายสัญญาณ (signaling lamps) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับความถูกต้องของสี และระดับความเข้มแสง

(๓) การตรวจสอบเครื่องบอกทิศทางลม (Wind direction indicators) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับโครงสร้างที่ติดตั้ง สภาพเครื่องบอกทิศทางลม โคมไฟส่องสว่าง และขนาดของแถบวงกลม (circular band)

(๔) การตรวจสอบการทำเครื่องหมาย (marking) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับตำแหน่งที่ติดตั้ง ความชัดเจนในเวลากลางวันและกลางคืน ความถูกต้องของสี ตลอดจนรูปแบบและขนาดของเครื่องหมายดังกล่าว

(๕) การตรวจสอบระบบไฟฟ้าสนามบิน (airfield lightings) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับระยะห่างระหว่างดวงไฟ ความถูกต้องของสี ความเข้มของแสงที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ อัตราการกระพริบของไฟ การตั้งค่านุมของดวงไฟ คุณสมบัติในการแตกหักง่าย เมื่อถูกชนหรือกระแทก พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับผลการบินทดสอบ

(๖) การตรวจสอบป้ายสัญลักษณ์ (signs) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับรูปแบบสัญลักษณ์ ขนาดป้ายสัญลักษณ์ ตลอดจนขนาดตัวเลขและตัวอักษรให้ถูกต้องและเป็นไปตามมาตรฐาน ตำแหน่งที่ติดตั้งซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และคุณสมบัติในการแตกหักง่าย เมื่อถูกชนหรือกระแทก

(๗) การตรวจสอบระบบไฟฟ้าสำรอง ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบค่าระยะเวลาการกลับมาใช้งานได้อีกครั้งของอุปกรณ์ต่าง ๆ กรณีไฟฟ้าหลักของสนามบินดับ (switch-over time) และการตรวจติดตามเพื่อให้สามารถระบุสถานะการทำงานของระบบไฟฟ้าสำรอง ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๘) การตรวจสอบไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้ง และคุณสมบัติของดวงไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๙) การตรวจสอบไฟส่องลานจอดอากาศยาน (apron floodlighting) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบตำแหน่งที่ติดตั้ง และคุณสมบัติของดวงไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๑๐) การตรวจสอบระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system: VDGS) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบระบบการทำงาน สมรรถนะในการแสดงผลได้อย่างชัดเจนในทุกสภาพอากาศ ตลอดจนความถูกต้องในการแสดงผล ทั้งแบบการทำงานอัตโนมัติ และแบบควบคุมด้วยคน (manual)

ข้อ ๑๓ การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ โดยจัดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวให้ชัดเจน ทั้งนี้ให้จัดทำระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษา โดยแสดงรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการดำเนินงานเพื่อบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวและให้เป็นไปตามมาตรฐาน และมีข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) การดูแล ติดตาม และตรวจสอบพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และกรณีที่ตรวจพบว่าพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว ให้ระบุรายละเอียดของวิธีการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เพื่อให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๒) การทำความสะอาดพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรไม่ให้มีวัตถุแปลกปลอม (foreign object damage: FOD) อุปกรณ์เครื่องมือช่าง กลอุปกรณ์ หรือสิ่งของอื่นขนาดเล็ก ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานให้เหมาะสมกับการใช้งานสนามบิน

(๓) การบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่ง ให้แสดงรายละเอียด ดังนี้

(ก) การบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่จะป้องกันมิให้เกิดความไม่สม่ำเสมอ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้

(ข) ทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรต้องบำรุงรักษาให้มีคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวอย่างน้อยตามระดับขั้นต่ำตาม (ง) (๓)

เพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษา คุณลักษณะความเสียดทานของทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ให้ตรวจวัดโดยใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting) และให้บันทึกไว้เป็นเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวของทางวิ่ง

(ค) การดำเนินการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance action) เพื่อป้องกันคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวของทางวิ่ง ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน ไม่ให้ต่ำกว่าระดับขั้นต่ำที่อธิบายที่กำหนดตาม (ง) (๓)

นอกจากมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไขตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีการดำเนินการบำรุงรักษาและแก้ไขปรับปรุงทางวิ่งตามความจำเป็น เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ทางวิ่งไม่สามารถระบายน้ำได้เนื่องจากความลาดชันหรือการยุบตัวของพื้นทางวิ่ง

(ง) เพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่มีความฝืดเหมาะสมตามวรรคหนึ่ง ให้แบ่งค่าความฝืดขั้นต่ำของทางวิ่งออกเป็นสามระดับ ได้แก่

๑) ระดับความฝืดที่ออกแบบ (design level) คือ ค่าความฝืดขั้นต่ำของพื้นผิวของทางวิ่งที่ก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่

๒) ระดับความฝืดซ่อมบำรุง (maintenance level) คือ ค่าความฝืดขั้นต่ำที่ต้องเริ่มมีการวางแผนเพื่อซ่อมบำรุงพื้นผิวของทางวิ่ง

๓) ระดับความฝืดขั้นต่ำ (minimum friction level) คือ ค่าความฝืดของทางวิ่งที่อาจจะทำให้ลื่นไถลในกรณีพื้นเปียก และต้องแจ้งให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบในประกาศนักบิน (NOTAM) และเริ่มทำการปรับปรุงพื้นผิวของทางวิ่งตามแผนการบำรุงรักษา

เกณฑ์วิเคราะห์ค่าความฝืด (ง) ให้เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

อุปกรณ์ทดสอบ (test equipment)	ล้อยางทดสอบ (test tire)		ความเร็ว ทดสอบ (test speed) (km/h)	ระดับน้ำ (test water depth) (mm)	ความผิดของ ผิวทางใหม่ (design objective for new surface)	ความผิดที่ควร วางแผนซ่อม บำรุง (maintenance planning level)	ความผิดขั้นต่ำ ที่ต้องมีการ ดำเนินการ ในพื้นที่ (minimum friction)
	ประเภท (type*)	ความดัน (pressure) (kPa)					
mu-meter	A	๗๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๒	๐.๕๒	๐.๔๒
	A	๗๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๖	๐.๓๘	๐.๒๖
skiddometer trailer	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
surface friction tester vehicle	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
runway friction tester vehicle	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๔	๐.๔๑
TATRA friction tester vehicle	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๖	๐.๕๗	๐.๔๘
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๗	๐.๕๒	๐.๔๒
GRIPTESTER trailer	C	๑๔๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๓	๐.๔๓
	C	๑๔๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๔	๐.๓๖	๐.๒๔

\*type A : ยางล้อที่ใช้ทดสอบความเสียดทานที่ติดตั้งกับอุปกรณ์ทดสอบ mu-meter เป็นชนิดผิวเรียบ (smooth tread) และลักษณะการติดตั้งแบบพิเศษ

type B : ชุดล้ออุปกรณ์ทดสอบทำมุมขนาดสิบห้าองศากับแนวแกนตามยาว (longitudinal axis) ของหางลาก (trailer) ลักษณะยางล้อเดี่ยวที่ใช้ทดสอบติดตั้งกับอุปกรณ์ทดสอบแบบ skiddometer, surface friction tester, runway friction tester และ TATRA เป็นชนิดผิวเรียบ และมีลักษณะการติดตั้งเหมือนกัน

type C : เป็นล้อยางทดสอบที่มีผิวเรียบ ลักษณะคล้ายกับล้อทดสอบของ type B แต่มีขนาดเล็กกว่า

ข้อ ๑๔ ความปลอดภัยในการก่อสร้างและการบำรุงรักษาบริเวณสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดไว้คู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ รวมทั้งมีข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) การปฏิบัติงานก่อสร้างหรือบำรุงรักษาในเขตการบินหรือพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อป้องกันไม่ให้มีผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งประกอบด้วยวิธีการทำงาน แผนผังการทำงาน และแผนผังการใช้พื้นที่ โดยให้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือบำรุงรักษาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่มีหน้าที่ควบคุมการก่อสร้างหรือบำรุงรักษาเช่นว่านั้น

(๒) ระบบการอนุญาตและการบันทึกการทำงาน รวมทั้งมีการแจ้งกฎเกณฑ์สำหรับการเข้าทำงานให้กับผู้ควบคุมการทำงานโดยตรง

(๓) ระบบการสื่อสารและแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับการก่อสร้างและบำรุงรักษาสนามบิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรในสนามบิน รวมถึงประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบสนามบินทราบในเวลาที่เหมาะสม โดยอาจอยู่ในรูปคำแนะนำเพื่อความปลอดภัยหรือหนังสือเวียนภายในสนามบินก็ได้ ทั้งนี้ ก่อนเริ่มปฏิบัติงานก่อสร้างหรือบำรุงรักษา ให้มีการออกประกาศนักบิน (Notice to Airmen: NOTAM) เพื่อแจ้งข้อมูลให้หน่วยปฏิบัติการบินทราบในระยะเวลาที่เหมาะสมและให้ยกเลิกประกาศนักบินดังกล่าว เมื่อการปฏิบัติงานก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว

(๔) ระบบการสื่อสารและการแจ้งเตือนให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่อยู่ในสนามบินทราบ กรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย รวมทั้งกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ปัญหาจากกระแสไอพ่นและเสียง การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ และการกำหนดให้บุคคลผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสงตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น

ข้อ ๑๕ การบริหารจัดการลานจอดอากาศยานให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับการเห็นชอบ รวมทั้งมีข้อมูล ดังต่อไปนี้

(๑) การจัดการในการจัดสรรตำแหน่งจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) หน้าที่ความรับผิดชอบและสายการบังคับบัญชาของการดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดตำแหน่งจอดอากาศยาน ทั้งนี้ ความรับผิดชอบโดยรวมทั้งหมดควรเป็นของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ถึงแม้ว่าอาจจะมีการจัดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งจอดสำหรับผู้ใช้พิเศษ (preferred user stands) เพื่อความอำนวยความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการดำเนินการก็ตาม

(ข) รายละเอียดในการใช้หลุมจอดต้องชัดเจนว่าจะใช้หลุมจอดใดสำหรับจอดอากาศยานชนิดใดและประเภทใด และพิจารณาถึงความต้องการของผู้ใช้พิเศษด้วย

(ค) กฎเกณฑ์และขั้นตอนซึ่งป้องกันอันตรายจากการเข้า-ออกตำแหน่งจอดอากาศยาน และได้แจกจ่ายให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอากาศยาน

(ง) การเผื่อว่างตำแหน่งจอดอากาศยานเพื่อให้แน่ใจว่าได้ระยะที่ปราศจากสิ่งกีดขวาง (clearance) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานว่าด้วยลักษณะทางกายภาพของสนามบิน เพื่อให้อากาศยานเข้าใช้ตำแหน่งจอดอากาศยานนั้นได้อย่างปลอดภัย

(๒) การจัดการให้มีการสตาร์ทเครื่องยนต์อากาศยาน และการควบคุมการทำงานของเครื่องยนต์ในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดขั้นตอนในการสตาร์ทเครื่องยนต์สำหรับอากาศยานเข้าและอากาศยานขาออก รวมถึงการติดไฟสัญญาณป้องกันการชนกันของอากาศยาน (anti-collision beacon) และการเดินเครื่องยนต์รอบเบา (ground idle)

(๓) การดันอากาศยานถอยหลัง (push-back) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดขั้นตอนและประกาศให้ทราบถึงกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการดันอากาศยานถอยหลัง ซึ่งรวมถึงการกำหนดให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะพนักงานขับรถลากจูงและเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมต้องได้รับการฝึกอบรมในกระบวนการต่าง ๆ ด้วย



(ข) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตอาจกำหนดให้การดำเนินการดันอากาศยานถอยหลังเป็นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือบริษัทตัวแทนที่บริหารจัดการลานจอดอากาศยานก็ได้ แต่ทั้งนี้ ต้องมีกระบวนการการตรวจสอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตว่าการดำเนินการดันอากาศยานถอยหลังเป็นไปตามกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการดันอากาศยานถอยหลัง ตาม (ก) ด้วย

(๔) การใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง (power-back) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง อาจใช้ได้กับอากาศยานบางแบบตามที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยาน (flight operations manual) เท่านั้นและต้องมีกระบวนการดำเนินการที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของลานจอดอากาศยาน อันเนื่องมาจากเสียง แรงสั่นสะเทือน และกระแสไอพ่นของเครื่องยนต์

(ข) การอนุญาตให้ใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลังให้คำนึงถึงแผนผังของสนามบิน และเป็นไปตามคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยาน

(ค) การออกข้อจำกัดเกี่ยวกับระดับเสียง แรงสั่นสะเทือน กระแสไอพ่น และควันทที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียง พร้อมทั้งมีการประเมินผลกระทบที่เกิดจากเสียงแรงสั่นสะเทือน กระแสไอพ่น และผลกระทบของมลภาวะเหล่านี้้อย่างเหมาะสม

(ง) มีการห้ามใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง ในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นลงอากาศยานที่จอดอยู่ในบริเวณใกล้เคียง เว้นแต่ในกรณีจำเป็น ซึ่งผู้ปฏิบัติงานต้องแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตโดยต้องประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและกำหนดมาตรฐานการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

(๕) การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเองในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) ข้อกำหนดสำหรับการขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเอง

(ข) การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเองในลานจอดอากาศยานที่เปิดโล่งและไม่มีเครื่องหมายสัญญาณ ต้องมีกระบวนการเป็นพิเศษโดยมีบริการให้ทัศนสัญญาณ (marshalling) ตลอดเวลาสำหรับอากาศยานขาเข้า นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดด้วยว่าหลุมจอดและสภาพการณ์ใดที่จำเป็นต้องมีบริการให้สัญญาณสำหรับอากาศยานขาออกด้วย

(๖) ในการบริการให้สัญญาณขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการให้ทัศนสัญญาณ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) ในการบริการให้ทัศนสัญญาณ ผู้ให้ทัศนสัญญาณต้องได้รับการฝึกอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถในการให้ทัศนสัญญาณ โดยต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การให้ทัศนสัญญาณให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(ข) การบริการให้ทัศนสัญญาณ สำหรับหลุมจอดที่ไม่ได้ติดตั้งระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดด้วยทัศนวิสัย หรือกรณีที่ระบบไฟสัญญาณดังกล่าวหรือเครื่องช่วยจอดอื่น ๆ ไม่สามารถให้บริการได้ ให้สนามบินอนุญาตมีบริการให้ทัศนสัญญาณ หากมีการร้องขอ

(๗) ในกรณีที่สนามบินอนุญาตมีบริการสะพานเทียบเครื่องบิน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การจัดทำและประกาศใช้กระบวนการการดำเนินงานตามมาตรฐานเกี่ยวกับสะพานเทียบเครื่องบิน

(ข) การกำหนดเครื่องหมายและสัญลักษณ์สำหรับอุปกรณ์สะพานเทียบเครื่องบิน เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติงาน

(ค) ตารางการบำรุงรักษาในเชิงป้องกัน ซึ่งรวมถึงการตรวจพินิจสะพานเทียบเครื่องบินด้วย

(ง) การสร้างระบบการรายงานให้รู้ถึงข้อบกพร่องของสะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงการตอบสนองต่อข้อบกพร่องอย่างทันทีของเจ้าหน้าที่ฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายปฏิบัติการในพื้นที่ ในกรณีที่จำเป็นต้องระงับการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินจนกว่าจะได้รับการแก้ไข ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยในการให้บริการทั้งกับอากาศยานและผู้โดยสาร

(จ) การสร้างระบบการฝึกอบรม ทดสอบและออกใบรับรองให้กับผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบรับรองมีความรู้ความสามารถเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงาน และใบรับรองที่ออกให้กับผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตอาจดำเนินการเองหรือมอบหมายให้บริษัทตัวแทนที่บริหารจัดการลานจอดอากาศยานดำเนินการแทนก็ได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มอบหมายให้บริษัทตัวแทนดำเนินการแทน เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตต้องตรวจประเมินการปฏิบัติงานของบริษัทตัวแทนดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของการให้บริการด้วย ทั้งนี้ หากมีการใช้สะพานเทียบแบบใหม่หรือเปลี่ยนแปลงระบบการควบคุมสะพานเทียบต้องจัดให้มีการฝึกอบรม และทดสอบให้คุ้นเคยอุปกรณ์ดังกล่าวก่อนการใช้งานด้วย

(ฉ) การสร้างระบบการตรวจสอบ (audit system) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินมีระดับความรู้ความสามารถเป็นไปตามมาตรฐาน และเพื่อตรวจสอบบันทึกปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องและข้อบกพร่องของสะพานเทียบเครื่องบิน

(๘) การให้บริการรถนำอากาศยาน (leader van service or follow - me) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) ในสนามบินที่มีการให้บริการนำอากาศยานด้วยรถนำ สนามบินอนุญาตต้องมีกระบวนการการดำเนินงานเพื่อให้มั่นใจว่า พนักงานขับรถได้รับการอบรมอย่างเหมาะสมในเรื่องขั้นตอนปฏิบัติ ทัศนสัญญาณ ความเร็วในการขับเคลื่อน และระยะห่างระหว่างรถและอากาศยานที่ถูกต้อง

(ข) ในกรณีที่มีการกำหนดเส้นทางขับที่ไม่เป็นไปตามเส้นทางขับมาตรฐาน หรือเมื่อมีการร้องขอจากนักบินที่ไม่คุ้นเคยกับสนามบิน หรือในสภาพทัศนวิสัยเลวร้าย สนามบินอนุญาตต้องมีรถนำทางเพื่อนำนักบินไปยังผู้ให้ทัศนสัญญาณ หรือไปยังหลุมจอดอากาศยานลำดังกล่าวโดยตรง

ข้อ ๑๖ นอกจากรายละเอียดตามข้อ ๑๕ สนามบินอนุญาตต้องมีการจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน โดยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และมีข้อมูลอย่างน้อยตามคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ รวมทั้งมีข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) การป้องกันกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ท (jet blasts) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การเดินเครื่องยนต์ของอากาศยาน

๑) การกำหนดกฎเกณฑ์และขั้นตอนสำหรับการเดินเครื่องยนต์ให้มีความปลอดภัย โดยมีการแจ้งเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องและเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินให้ทราบด้วย

๒) การกำหนดนโยบายและขั้นตอนปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบทางเสียงแรงสั่นสะเทือนและควันจากเครื่องยนต์อากาศยาน

(๒) การให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(ก) การกำหนดขั้นตอนการบริการเชื้อเพลิงและการบังคับใช้มาตรการการป้องกันเพื่อความปลอดภัยระหว่างการเติมน้ำมันอากาศยาน

(ข) ขั้นตอนการบริการเชื้อเพลิงตาม (ก) ควรมีรายละเอียดเกี่ยวกับกรณีการเติมน้ำมันอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยานซึ่งกำหนดให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ภาคพื้น เพื่อให้มีจำนวนทางออกที่เพียงพอสำหรับการอพยพเคลื่อนย้ายอย่างรวดเร็วและให้มีเส้นทางหลบหนีในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินด้วย

(ค) การมีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมอย่างน้อยเพื่อการสกัดเพลิงไหม้ขั้นเริ่มต้น และการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว เพื่อให้มีความพร้อมในการใช้งานอุปกรณ์ระหว่างการให้บริการภาคพื้นดินของอากาศยานตลอดจนให้มีความรวดเร็วในการเรียกบริการดับเพลิงและกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้หรือมีเชื้อเพลิงหกเลอะเป็นปริมาณมาก

(๓) การกวาดลานจอดอากาศยานและการทำความสะอาดลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) โดยที่ความสะอาดของบริเวณพื้นผิวลานจอดอากาศยานมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ สนามบินอนุญาตต้องมีกระบวนการทำความสะอาดลานจอดอากาศยานเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดวัตถุแปลกปลอมซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของอากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว โดยให้จัดทำแผนการทำความสะอาดลานจอดอากาศยานโดยใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสม ซึ่งต้องทบทวนแผนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่าพื้นผิวลานจอดอากาศยานทั้งหมดที่ใช้ในการปฏิบัติการบินของอากาศยานมีสภาพสะอาดและปราศจากวัตถุแปลกปลอมแล้ว ทั้งนี้ รวมถึงการกวาด การทำความสะอาด และการตรวจสอบลานจอดอากาศยาน ตลอดจนการกำจัดน้ำมัน หรือสารเคมีที่หกกันอยู่บนพื้นลานจอดอากาศยานอย่างทันทีทันใด และมีการจัดหาเครื่องมือในการกำจัดของเสียที่เกิดจากอากาศยานและป้องกันวัตถุแปลกปลอมโดยดูแลอย่างเข้มงวดในสถานที่ที่อาจก่อให้เกิดวัตถุแปลกปลอม จำนวนมาก เช่น พื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ขนสัมภาระของผู้โดยสาร ทั้งนี้ การใช้สารเคมีทำความสะอาดลานจอดอากาศยานต้องไม่เป็นอันตรายต่อเครื่องบินและบริเวณพื้นผิว และต้องไม่ใช่สารเคมีที่ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม

(ข) การจัดทำคำแนะนำ บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงการต่าง ๆ เพื่อลดอันตรายจากวัตถุแปลกปลอม โดยจัดทำโปรแกรมเพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน เกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับวัตถุแปลกปลอม และกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลทุกคนที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากวัตถุแปลกปลอม

(ค) มีกฎระเบียบในการเคลื่อนย้ายสิ่งทีอาจเป็นอันตรายออกจากลานจอดอากาศยาน เช่น ยานพาหนะและอุปกรณ์ที่ชำรุด

(๔) ในเรื่องอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การตรวจสอบอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน เช่น ยานพาหนะ ลิฟต์ อุปกรณ์ต้นอากาศยาน สะพานเทียบเครื่องบิน อุปกรณ์ขนถ่ายลำเลียงสินค้า เพื่อความปลอดภัยของบุคคลและอากาศยาน รวมทั้งอุปกรณ์ดังกล่าวต้องเหมาะสมกับสถานที่ที่ใช้งานและจุดประสงค์ของการใช้งาน และได้รับการบำรุงรักษาให้มีสภาพที่ปลอดภัยกับการใช้งาน ทั้งนี้ การตรวจสอบและบำรุงรักษาดังกล่าวควรกระทำโดยบุคลากรที่มีความสามารถ โดยให้บันทึกการตรวจสอบไว้เป็นหลักฐานด้วย

(ข) มาตรการประเมินความเสี่ยงและควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าว

(ค) บุคลากรที่จะใช้งานอุปกรณ์แต่ละอย่างสำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน ต้องได้รับการฝึกอบรม คำแนะนำและข้อมูลในการใช้งานอย่างเพียงพอ

ข้อ ๑๗ สนามบินอนุญาตต้องมีการจัดการเพื่อให้มีการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนที่ทำงานในลานจอดอากาศยาน โดยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) แผนการตรวจสอบประเมินผลความมีประสิทธิภาพในขั้นตอนการดำเนินงานสนามบินอนุญาต และพิจารณาข้อบกพร่องที่ตรวจพบ พร้อมทั้งมีมาตรการแก้ไขที่เหมาะสม และต้องมีการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการดังกล่าวด้วย

(๒) การตรวจสอบว่าผู้ประกอบการในลานจอดอากาศยานได้จัดทำแผนการตรวจสอบเพื่อประเมินและตรวจติดตามว่า การดำเนินการในลานจอดอากาศยาน ได้ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

ข้อ ๑๘ การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้เป็นไปเพื่อการกำกับดูแลยานพาหนะที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในบริเวณใกล้เคียงให้ดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยให้มีรายละเอียดของกฎจราจรที่ใช้และวิธีการในการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ พร้อมทั้งให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) กฎจราจร ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) กฎจราจรทั่วไป เช่น การจำกัดความเร็วในการขับขี่ภายในเขตการบินตามความเหมาะสมของสภาพเส้นทางต่างๆ การกำหนดไม่ให้ยานพาหนะที่ไม่มีผู้ดูแลติดเครื่องยนต์อยู่ในเขตการบิน การกำหนดให้ยานพาหนะอยู่ในเขตการบินได้เป็นเวลาเท่าที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานเท่านั้น

(ข) กฎจราจรที่เกี่ยวกับอากาศยานและหลุมจอดอากาศยาน เช่น การกำหนดไม่ให้มีการขับยานพาหนะข้ามผ่านหลุมจอดอากาศยาน เว้นแต่เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้หรือจะใช้หลุมจอดอากาศยาน การกำหนดให้ยานพาหนะให้ทางแก่อากาศยานทุกกรณี การห้ามมิให้ขับยานพาหนะสวนทางในพื้นที่ขับเคลื่อนหรือลานจอดอากาศยาน ตลอดจนการกำหนดให้ยานพาหนะอยู่ห่างจากส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานในระยะที่ปลอดภัย เว้นแต่ยานพาหนะดังกล่าวมีส่วนโดยตรงในการขับเคลื่อนหรือให้บริการแก่อากาศยาน

(ค) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปและยานพาหนะที่ลากจูงอากาศยานที่ต้องทำให้มั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนขับนั้นต้องไม่ชนกับยานพาหนะ อากาศยาน อาคาร หรือสิ่งกีดขวางอื่นใด

(๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียดดังนี้

(ก) การกำหนดจุดควบคุมสำหรับทางเข้า-ออกทุกแห่งของเขตการบิน โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมประจำจุดหรือควบคุมโดยไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ

(ข) การกำหนดให้ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเหตุฉุกเฉินต้องได้รับสิทธิในการปฏิบัติงานก่อนยานพาหนะอื่น ๆ

(ค) การแจ้งจุดรวมพลเพื่อเคลื่อนย้ายผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินทราบด้วย

(๓) กฎเกณฑ์ควบคุมการเข้า-ออกและการปฏิบัติงานของยานพาหนะและอุปกรณ์ที่เคลื่อนย้ายได้ในเขตการบิน เพื่อเผยแพร่ให้แก่ผู้ประกอบการและบุคลากรที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวทราบและปฏิบัติตาม

(๔) การกำหนดให้ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบินตาม (๖) ซึ่งต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ไว้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

(๕) การกำหนดให้ยานพาหนะทุกคันที่จะปฏิบัติงานในเขตการบินต้องได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ซึ่งต้องแสดงไว้กับยานพาหนะดังกล่าวตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

(๖) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

๑) ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน (airside driving permits) สำหรับผู้ขับขี่และใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน (airside vehicle permits) ที่ทำให้มั่นใจว่าผู้ขับขี่และยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินนั้นมีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่สนามบินกำหนด

ตาม (๗) และ (๘) แล้วแต่กรณี พร้อมทั้งมีการฝึกอบรม การตรวจสอบความสามารถและประเมินผล ตลอดจนการทบทวนความรู้ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ตามความเหมาะสม และต้องสามารถระบุตัวผู้ขับขี่และ ยานพาหนะดังกล่าวสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบินได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการรักษา ความปลอดภัยของสนามบิน

๒) การควบคุมและจัดเก็บบันทึกการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน และใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบและรักษาความปลอดภัย

๓) การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งสองประเภทต้องปฏิบัติตาม กฎระเบียบและวิธีปฏิบัติของสนามบินอนุญาต

๔) ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและใบอนุญาตยานพาหนะที่ใช้ใน เขตการบิน มีการระบุวันหมดอายุด้วย

(๗) มาตรฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติและสุขภาพร่างกายของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ ยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบิน ให้มีรายละเอียดดังนี้

๑) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อยเป็น ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่จากกรมการขนส่งทางบก และใบอนุญาตที่ได้รับต้องระบุประเภทยานพาหนะที่ได้รับ อนุญาตขับขี่ด้วย

๒) การกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ระยะเวลามองเห็น และ ความสามารถในการเห็นสี และการได้ยินสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

(๘) มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน โดยให้มีรายละเอียด ดังนี้

๑) ใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินที่ต้องแสดงไว้กับยานพาหนะตาม (๓) ต้องแสดงข้อมูล รายละเอียด และข้อจำกัดในการใช้งานอย่างชัดเจน และสามารถจำแนกยานพาหนะได้ โดยง่าย ด้วยการใช้สัญลักษณ์ หรือชื่อของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะ

๒) การกำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบสภาพและสมรรถนะด้านความปลอดภัย ของยานพาหนะที่จะเข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่ายานพาหนะดังกล่าวมีความเหมาะสมสำหรับ วัตถุประสงค์การใช้งานและอยู่ในสภาพปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้งาน ยานพาหนะอื่น คนเดินเท้า อากาศยาน หรือทรัพย์สินอื่น

๓) การตรวจพินิจสภาพยานพาหนะโดยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ก่อนที่จะ ออกใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน และการตรวจพินิจสภาพยานพาหนะตามรอบระยะเวลา เพื่อให้คงสภาพตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งการสุ่มตรวจการตรวจพินิจ

๔) การกำหนดให้ยานพาหนะทุกคันที่จะปฏิบัติงานในเขตการบินต้องระบุหมายเลขหรือ ตัวอักษรประจำยานพาหนะในตำแหน่งที่เห็นชัดเจน

(๙) ระบบการตรวจสอบบุคลากรที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะหรือปฏิบัติงานกับ เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ในเขตการบินที่จะปฏิบัติงานเกี่ยวกับยานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่า บุคลากรมีความรู้ ความสามารถเพียงพอที่จะขับขี่ยานพาหนะ และปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวได้ ซึ่งต้องมีการ

กำหนดความรู้พื้นฐานและทักษะขั้นต่ำของบุคลากรนั้น พร้อมทั้งมีการฝึกอบรมและทดสอบการทำงาน ตลอดจนการทบทวนความรู้และทักษะดังกล่าวด้วย

ถ้าการฝึกอบรมตามวรรคหนึ่ง สนาบบินได้มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการใน สนาบบินหรือหน่วยงานอื่น ๆ แล้ว สนาบบินต้องมีการประเมินผลระบบการฝึกอบรมและการทดสอบ รวมถึง การกำหนดให้ผู้ประกอบการดำเนินการตรวจสอบภายในด้วย

(๑๐) การระบุงชี้ผู้ขับชี้และยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

๑) การกำหนดให้ใบอนุญาตขับชี้ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือ บัตรติดอยู่ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยและในการระบุงชี้ตัวผู้ขับชี้ได้อย่างรวดเร็ว

๒) การกำหนดเครื่องหมาย สัญลักษณ์ หรือรูปแบบภายนอกที่แสดงว่าเป็น ยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานในเขตการบิน

(๑๑) กฎการปฏิบัติการสำหรับยานพาหนะภายในเขตการบิน เช่น การจำแนกสีของ เครื่องหมายภาคพื้นที่ใช้สำหรับการนำทางอากาศยาน และการเคลื่อนที่และควบคุมยานพาหนะและอุปกรณ์ การแสดงขอบเขตระหว่างลานจอดอากาศยานและพื้นที่ขับเคลื่อน เป็นต้น

(๑๒) การปฏิบัติงานในเวลากลางคืนและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการ ประกาศใช้และเผยแพร่คำแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของยานพาหนะในเวลากลางคืนและในสภาพทัศนวิสัย ต่ำ ซึ่งรวมถึงการแสดงผลเกี่ยวกับไฟสนามบิน ทั้งในส่วนของไฟที่แสดงในพื้นที่ที่ยานพาหนะไม่ได้ใช้งาน ตามปกติและไฟที่ติดตั้งบนยานพาหนะ ตลอดจนการจำกัดการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำของบุคลากรและ ยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

(๑๓) การใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์เคลื่อนที่ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

๑) การกำหนดให้ผู้ประกอบการยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่บางส่วนของ สนาบบินซึ่งจำเป็นต้องติดต่อสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์เคลื่อนที่ ต้องไม่ทำให้การใช้ อุปกรณ์ดังกล่าวนั้นเบี่ยงเบนความสนใจของผู้ขับชี้ยานพาหนะในการปฏิบัติหน้าที่ของตน

๒) การกำหนดให้ผู้ขับชี้ยานพาหนะต้องใช้วิทยุสื่อสารสองช่องทางเพื่อติดต่อกับหอ ควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน และติดต่อกับผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบก่อนเข้า ลานจอดอากาศยานและผู้ขับชี้ต้องเปิดฝ้าฟังตามคลื่นความถี่ที่กำหนดเมื่ออยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวอย่าง ต่อเนื่อง

๓) มีระบบการติดต่อวิทยุสื่อสารที่ไม่ก่อให้เกิดความสับสนระหว่างผู้ใช้ยานพาหนะ หรือระหว่างยานพาหนะกับอากาศยาน

(๑๔) กระบวนการรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะ ให้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑) การกำหนดให้เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องแจ้งและทำรายงานอุบัติเหตุที่ เกิดขึ้นระหว่างยานพาหนะและอากาศยานต่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาต

๒) การกำหนดกฎระเบียบในการรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะที่ปฏิบัติงานใน เขตการบินของสนามบินอนุญาตและการประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

๓) การจัดทำแบบสำหรับการรายงานการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในเขตการบิน โดยครอบคลุมกรณีอุบัติเหตุระหว่างยานพาหนะด้วยกัน ยานพาหนะกับอากาศยาน ยานพาหนะกับอุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ หรือสิ่งปลูกสร้าง และยานพาหนะกับผู้ใช้ทาง โดยกำหนดให้มีการเก็บบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเวลาก่อนอย่างน้อยสามปี พร้อมทั้งให้มีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาว่าสมควรมีมาตรการใดในการแก้ไขหรือขจัดสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตการบินดังกล่าว

(๑๕) การตรวจสอบติดตามและประเมินผลการใช้มาตรฐานสำหรับการปฏิบัติงานของยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีการกำหนดกระบวนการในการตรวจสอบติดตามและประเมินผลการใช้มาตรฐานสำหรับการปฏิบัติงานของยานพาหนะในเขตการบิน ซึ่งรวมถึงขั้นตอนการพิจารณาทบทวนการปฏิบัติงานด้านต่างๆ เช่น การพิจารณาทบทวนจำนวนที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงของใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินที่มีผลใช้ได้ เพื่อการประเมินผลกระทบต่อความปลอดภัยของเขตการบินโดยรวมในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเขตการบินอย่างมีนัยสำคัญ การพิจารณาทบทวนจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ พร้อมทั้งประเมินผลความร้ายแรงของเหตุการณ์ดังกล่าวเพื่อช่วยในการกำกับดูแลแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นต่อไป การทบทวนมาตรการรักษาความปลอดภัยในเขตการบิน

(๑๖) มาตรการบังคับให้ปฏิบัติตาม ให้กำหนดบทลงโทษสำหรับการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและคำแนะนำในการใช้งานยานพาหนะในเขตการบิน ซึ่งอาจรวมถึงการกำหนดห้ามยานพาหนะลำหนึ่งลำใดของผู้ประกอบการดังกล่าวมิให้เข้าเขตการบินเป็นการชั่วคราวหรือถาวร โดยให้ประกาศบทลงโทษดังกล่าวให้ทราบโดยทั่วกัน

(๑๗) นอกจากจะต้องปฏิบัติตาม (๑) – (๑๖) แล้ว หากพื้นที่ที่จะปฏิบัติการเป็นพื้นที่เคลื่อนไหวให้มีรายละเอียดในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

๑) วิธีการในการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหว ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) ยานพาหนะที่จะดำเนินการในพื้นที่ขับเคลื่อนต้องได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศและ

(ข) ยานพาหนะที่จะดำเนินการในลานจอดอากาศยานต้องได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจรับผิดชอบเท่านั้น

๒) ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามเครื่องหมายและป้ายสัญญาณที่กำหนดไว้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศขณะอยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน หรือจากผู้มีอำนาจรับผิดชอบขณะอยู่ในลานจอดอากาศยาน

๓) นอกจากต้องปฏิบัติตาม (๒) แล้ว ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟด้วย

๔) ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมกับภาระหน้าที่ที่ปฏิบัติและต้องปฏิบัติตามคำแนะนำจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศขณะอยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน หรือจากผู้มีอำนาจรับผิดชอบขณะอยู่ในลานจอดอากาศยานอากาศยาน



ข้อ ๑๙ การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางโครงสร้างและบริหารจัดการสัตว์ภายในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะนก รวมถึงการบรรเทาอันตรายและลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดจากสัตว์ โดยสนามบินอนุญาตต้องมีวิธีดำเนินการเพื่อรับมือกับอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยานจากนกหรือสัตว์อื่นในวงจรรอบบินหรือในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้มีกระบวนการที่เป็นไปตามมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินการสนามบินที่ได้รับความคิดเห็นชอบ รวมทั้งให้มีข้อมูล ดังต่อไปนี้

(๑) แผนควบคุมการชนนก/สัตว์ (bird/wildlife strike control programme) ที่มีประสิทธิภาพสำหรับสนามบิน โดยคำนึงถึงขนาดและระดับการให้บริการของสนามบิน โดยให้มีรายละเอียดดังนี้

(ก) การมอบหมายบุคลากรให้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการชนนก/สัตว์ อันได้แก่

๑) ผู้จัดการผู้รับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนาและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการป้องกันการชนนก/สัตว์ ซึ่งรวมถึงการทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละวันและวิเคราะห์ข้อมูลที่จัดเก็บได้ พร้อมทั้งจัดทำประเมินความเสี่ยง เพื่อนำไปจัดทำ พัฒนา และปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการป้องกันการชนนก/สัตว์

๒) บุคลากรที่มีความสามารถและได้รับการฝึกอบรม เพื่อการตรวจจับและบันทึกการชนนก/สัตว์ และประเมินอันตรายที่เกิดจากนก/สัตว์ดังกล่าว พร้อมทั้งดำเนินการกำจัดนก/สัตว์นั้นด้วย โดยการฝึกอบรมให้รวมถึงความรู้ด้านปักษีวิทยา (ornithological knowledge) เพื่อให้บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมนกที่สนามบินสามารถจำแนกนกได้อย่างถูกต้องแม่นยำ ทั้งจากการสังเกตและการเก็บและวิเคราะห์ซากนกที่เหลือภายหลังอากาศยานชนนก

(ข) กระบวนการรายงาน จัดเก็บ และบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับประชากรนก/สัตว์ที่มีแหล่งอาศัยอยู่ในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบินและรูปแบบการเคลื่อนที่ของนก/สัตว์ ตลอดจนข้อมูลเกี่ยวกับนก/สัตว์ที่ถูกอากาศยานชนและที่มีชีวิตอยู่บริเวณสนามบิน โดยสนามบินต้องสร้างกลไกให้มั่นใจได้ว่าสนามบินได้รับทราบถึงกรณีอากาศยานชนนก/สัตว์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

(ค) กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินอันตรายที่เกิดจากนก/สัตว์ดังกล่าว เพื่อพัฒนามาตรการในการบรรเทา แก้ไขและป้องกัน พร้อมทั้งรับมือกับปัญหาอันตรายที่เกิดจากนก/สัตว์ ซึ่งรวมถึงกระบวนการวิธีประเมินความเสี่ยงด้วย

(ง) กระบวนการบริหารจัดการที่ดินและแหล่งอาศัย ทั้งในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(จ) กระบวนการขับไล่หรือกำจัดนก/สัตว์ที่เป็นอันตราย ซึ่งอาจต้องรวมถึงการกำจัดในกรณีที่มีความจำเป็นด้วย ทั้งนี้ สนามบินต้องจัดให้มีการขับไล่หรือกำจัดนกตลอดทุกชั่วโมงที่มีการปฏิบัติการบินในสนามบินและรวมถึงในเวลาากลางคืน พร้อมทั้งใช้เครื่องมืออุปกรณ์ขับไล่นกที่เหมาะสมต่อชนิดของนก/สัตว์ จำนวนของนก/สัตว์และพื้นที่ที่จำเป็นต้องควบคุม ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

(ฉ) กระบวนการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นและเจ้าของที่ดินในท้องถิ่น เพื่อให้มั่นใจว่า สนามบินจะรับทราบถึงแนวทางการพัฒนาท้องถิ่นที่เกี่ยวกับการสาธารณสุข ปลอดภัย โครงสร้างพื้นฐาน การกสิกรรม การใช้ที่ดินและกิจกรรมอื่นในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกที่เป็นอันตรายต่อสนามบินได้ โดยควรกำหนดให้มีการประชุมหารือเป็นประจำระหว่างผู้มีส่วนได้เสียจากทุกภาคส่วน

(๒) การประเมินอันตรายจากการชนนก/สัตว์ในสนามบินหรือในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน โดยให้มีวิธีการประเมินและจัดระดับความเสี่ยงที่อาจเกิดอันตรายจากนก/สัตว์ในสนามบินโดยใช้ข้อมูลส่วนหนึ่งที่ได้จากการดำเนินการตาม (๑) (ข) และให้มีการทบทวนการประเมินตามช่วงเวลาที่กำหนด รวมทั้งการประเมินใหม่ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่อาจกระทบต่อความปลอดภัย เช่น การเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมสนามบิน กระบวนการปฏิบัติงาน แบบอากาศยาน

(๓) ระบบการแจ้งอันตรายจากนก/สัตว์แก่นักบิน

(๔) รายงานอากาศยานชนนก/สัตว์ทั้งหมดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบตามแบบการรายงานท้ายระเบียบนี้

ข้อ ๒๐ การควบคุมสิ่งกีดขวาง ให้มีกระบวนการในการควบคุมเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและมีข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมดูแลในพื้นที่ของสนามบิน ซึ่งได้แก่ พื้นที่บินเข้าสู่สนามบิน พื้นที่บินออกจากสนามบิน และพื้นที่ขับเคลื่อนปราศจากสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสนามบิน พร้อมกำหนดวิธีการ ขั้นตอน ในการปฏิบัติและตรวจสอบการควบคุมดูแลสิ่งกีดขวางในพื้นที่ของสนามบิน

(๒) การกำหนดแผนในการตรวจพินิจพื้นที่โดยรอบสนามบินเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่มีการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น ต้นไม้เติบโตตามธรรมชาติใดๆ ที่อาจล่อล้าพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินก่อนที่จะก่อให้เกิดปัญหาต่อความปลอดภัย พร้อมทั้งกำหนดบุคลากรให้ประสานการทำงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหากตรวจพบมีการก่อสร้างหรือปลูกต้นไม้ยืนต้น หรือต้นไม้เติบโตตามธรรมชาติที่อาจล่อล้าพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือมีการก่อสร้างหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นโดยรอบสนามบินโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

(๓) การตรวจสอบและรายงานการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้มีรายละเอียดดังนี้

(ก) วิธีการตรวจสอบและรายงานการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินการดังกล่าวโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ รวมทั้งไม่ให้เกิดการเติบโตโดยปราศจากการควบคุมของสิ่งกีดขวางตามธรรมชาติ เช่น ไม้ยืนต้น ที่อาจเกิดการล่อล้าพื้นผิวได้ระดับและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินจนอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานได้

(ข) กระทบการในการขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศเพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานในสนามบิน

(ค) การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่ จะทำการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทราบถึงกระบวนการในการขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ข้อ ๒๑ เพื่อประโยชน์ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องในพื้นที่สนามบินให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและรวดเร็ว ในกรณีที่มีอากาศยานขัดข้องในพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในพื้นที่ที่อาจกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินอนุญาตต้องมีวิธีดำเนินการในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ทั้งนี้ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ เว้นแต่เป็นกรณีการเคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมิให้กีดขวางต่อการเดินอากาศ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

(๒) กระทบการในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องให้พ้นจากพื้นที่เคลื่อนไหวหรือพื้นที่ที่อาจกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน อันประกอบด้วย การสำรวจ การวางแผน การเตรียมความพร้อม และการกักอากาศยาน ตลอดจนกระบวนการรายงาน ซึ่งควรแสดงให้เห็นการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้จดทะเบียนอากาศยาน เพื่อให้การเคลื่อนย้ายเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

(๓) แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของสนามบิน โดยให้มีรายละเอียดอย่างน้อยเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดผู้ประสานงานของสนามบินซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานเกี่ยวกับการปฏิบัติการเคลื่อนย้ายและกักอากาศยาน รวมถึงในการปฏิบัติตามแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของสนามบิน

(ข) หน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินการตามแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประสานงานของสนามบิน ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน

(ค) รายการอุปกรณ์และการขอรับการสนับสนุนชุดอุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายหรือกักอากาศยานที่ขัดข้อง

(ง) รายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง เช่น แผนที่สนามบิน เส้นทางเข้าพื้นที่ การรักษาความปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ข้อมูลของอากาศยาน พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจัดเก็บอากาศยานที่ขัดข้อง

ข้อ ๒๒ นอกจากข้อมูลตามข้อ ๒๑ แล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตต้องจัดทำกฎระเบียบ หรือความตกลงเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องเพื่อกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานปฏิบัติตาม โดยให้มีกระบวนการและข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องดำเนินการหรือจัดให้มีการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของตนให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุดตามที่สนามบินกำหนด

(๒) หากไม่สามารถเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องได้ตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ใน (๑) ต้องกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแจ้งเหตุผลความจำเป็นและอุปสรรคต่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตเพื่อขอขยายระยะเวลาในการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตามความเหมาะสม

(๓) ในการขอขยายระยะเวลาตาม (๒) ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องจัดทำแผนในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง เพื่อยื่นต่อสนามบินอนุญาต พร้อมทั้งต้องปฏิบัติตามแผนดังกล่าวด้วย

(๔) ในกรณีที่ผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ปฏิบัติตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ใน (๑) หรือไม่ปฏิบัติตามแผนในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตาม (๓) สนามบินอนุญาตอาจกำหนดมาตรการบังคับให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานยินยอมให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตเข้าร่วมดำเนินการหรือจัดให้มีการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานดังกล่าว ซึ่งรวมถึงการจ้างบุคคลภายนอกมาทำการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง

ข้อ ๒๓ การจัดการกับวัตถุอันตราย ในกรณีที่สนามบินอนุญาตนำวัตถุอันตรายมาใช้ในกิจการสนามบิน ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความคิดเห็นชอบ รวมทั้งมีข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้บุคลากรที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายมีความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตรายและได้รับการฝึกอบรมในการจัดการกับวัตถุอันตรายโดยอย่างน้อยต้องมีการอบรมเกี่ยวกับการจัดการเชื้อเพลิงและการกู้ภัยและดับเพลิงด้วย

(๒) ในกรณีที่สนามบินอนุญาตมีการดำเนินการขนส่งวัตถุอันตราย ให้มีการตรวจสอบและดูแลสถานที่และขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย ตลอดจนบรรพบุรุษภัณฑ์ของวัตถุอันตราย ทั้งในการขนส่ง การจ่าย การจัดเก็บ และการขนถ่ายวัตถุอันตราย

ข้อ ๒๔ การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความคิดเห็นชอบ รวมทั้งมีข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) การเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ โดยให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) กฎระเบียบและวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ เพื่อความปลอดภัยในพื้นที่ขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการรายงานระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (runway visual range)

(ข) การกำหนดค่าทัศนวิสัยที่ต้องใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ พร้อมทั้งกำหนด

สภาพทัศนวิสัยที่สูงกว่าค่าทัศนวิสัยที่ต้องใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำสักเล็กน้อย ไว้เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการปฏิบัติเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ถ้าหากสภาพทัศนวิสัยไม่ดี

(ค) สนามบินควรมีการแจกจ่ายขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำให้ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินทราบและมีการฝึกซ้อมที่เหมาะสม

(๒) วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำตาม (๑) (ก) ให้จัดทำขึ้นโดยคำนึงถึงสภาพของสนามบินแต่ละแห่งและปัจจัยพื้นฐานอื่นๆ โดยให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) เมื่อสนามบินเข้าสู่สภาพทัศนวิสัยต่ำแล้ว มีการกำหนดให้การปฏิบัติงานต้องเป็นไปตามวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ จนกว่าสภาพทัศนวิสัยจะดีขึ้น โดยให้กำหนดสภาพทัศนวิสัยที่สูงกว่าค่าทัศนวิสัยต่ำที่สามารถยกเลิกการใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำไว้ด้วย ทั้งนี้ ให้กำหนดวิธีการแจ้งและช่องทางให้ผู้ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานทราบว่าสนามบินเข้าสู่สภาพทัศนวิสัยต่ำแล้ว ซึ่งควรสอดคล้องกับการปฏิบัติงานในความเป็นจริงด้วย

(ข) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะและบุคลากรอื่นที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ และตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของตนที่อาจเพิ่มขึ้นในการปฏิบัติเมื่อทัศนวิสัยต่ำ

(ค) การกำหนดให้ยานพาหนะและบุคลากรที่ไม่จำเป็นในการปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนออกจากพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่มีการปฏิบัติเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ต้องจำกัดให้เฉพาะยานพาหนะที่จำเป็นต้องปฏิบัติงานเข้าสู่พื้นที่ขับเคลื่อนและต้องติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุโทรศัพท์กับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

(ง) การจำกัดการก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาใด ๆ ในบริเวณที่ใกล้ระบบไฟฟ้าของสนามบิน

(จ) การควบคุมการเข้าออกของรถในเขตการบิน

(ฉ) การเตรียมพร้อมของบริการกู้ภัยและดับเพลิง

ให้สนามบินอนุญาตจัดทำและเผยแพร่เอกสารเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำตาม (๒) เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้ประกอบการในสนามบินทราบ พร้อมทั้งให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติการดังกล่าวอย่างเหมาะสมด้วย

ข้อ ๒๕ การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๗



(นายสมชาย พิพิธวัฒน์)

อธิบดีกรมการบินพลเรือน