ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน

เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๖๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ คณะกรรมการการบินพลเรือน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐ อนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่ได้มีการแก้ไขตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเสนอ จึงออกประกาศเรื่องแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๓ การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้เป็นไปตามท้ายประกาศนี้

ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๔ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๕ ประกาศนี้มีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันที่ ๙ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Programme (NCASP)

(ว่าง)

บันทึกการแก้ไขเอกสาร

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1		
ลำดับที่	**รายละเอียด**	**แก้ไข/เพิ่ม**
บทที่ 2 นิยามศัพท์		
1	- เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน - พื้นที่ควบคุม (Controlled Area) - พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area : SRA) - สัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร (Accompanied Hold Baggage)	แก้ไข
2	- การดำเนินการที่ไม่สามารถคาดการณ์ (Unpredictability) - การสังเกตพฤติกรรมน่าสงสัย (Behaviour Detection) - ผู้ควบคุมอากาศยาน Pilot-in-command (PIC) - ผู้ดำเนินงาน (Operator)	เพิ่ม
บทที่ 5 การแบ่งความรับผิดชอบ		
3	5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 5.2.12 ทบทวนและรักษาไว้ซึ่ง NCASP, NCASTP, NCASQCP	เพิ่ม
	5.2.15 ตรวจสอบและประเมินข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามระยะสั้นและระยะยาว 5.2.17 รักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนควบคุมคุณภาพ (NCASQCP) ในการทบทวนแผนเผชิญเหตุ 5.2.25 จัดทำหลักเกณฑ์และขั้นตอนการวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน	แก้ไข
4	5.3 ผู้ดำเนินงานสนามบิน 5.3.2 พัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่ง ASP 5.3.4 แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยสนามบินให้เพียงพอเพื่อทำหน้าที่ 5.3.6 ทำให้มั่นใจว่าการออกแบบ ก่อสร้างสิ่งอำนวยฯ โครงสร้างฯ ASP ให้สอดคล้อง NCASP 5.3.12 ปฏิบัติตามและการให้ความร่วมมือกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และแผนฝึกอบรมฯ (NCASTP) 5.3.14 ทำการตรวจค้นลูกเรือ ผู้โดยสาร สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) และการตรวจค้นสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร (Accompanied Baggage / Accompanied Hold Baggage)	แก้ไข
	5.3.18 ควบคุมการเข้า-ออกพื้นที่สนามบินที่มีการควบคุมตามจุดประสงค์การรักษาความปลอดภัย 5.3.19 ต้องระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำระบบบัตรอนุญาตของสนามบิน 5.3.22 ต้องระบุหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบส่งข้อมูลการตรวจสอบประวัติ	เพิ่ม

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1		
ลำดับที่	**รายละเอียด**	**แก้ไข/เพิ่ม**
	5.3.29 ทำให้มั่นใจว่ามีการให้ความรู้หรืออบรมด้าน Security Awareness ให้กับบุคลากร 5.3.30 ควรพิจารณาการบูรณาการการตรวจสอบพฤติกรรม (Behaviour Detection) 5.3.31 การประเมินความเสี่ยงจะต้องมั่นใจว่ามีการจัดทำมาตรการป้องกันการโจมตีจาก Manpads 5.3.32 กำหนดให้หน่วยงานต้นสังกัดของผู้ถือบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามต้องแจ้งถ้าบัตรหาย 5.3.33 มาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะ	
5	5.4 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ - การปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน NCASP, NCASQCP และ NCASTP	แก้ไข
6	5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ 5.5.3 แต่งตั้งหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นในระดับหน่วยงาน 5.5.4 พัฒนาและนำแผนควบคุมคุณภาพภายในไปปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามขั้นตอน 5.5.6 ควบคุมการเข้าออกพื้นที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการรักษาความปลอดภัยภายใต้พื้นที่ของสนามบิน 5.5.8 จัดให้มีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ควบคุม และพื้นที่หวงห้าม 5.5.17 มาตรการการจับคู่ผู้โดยสารกับสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Reconciliation) 5.5.18 มาตรการควบคุมสินค้าที่จะนำไปขายในเขตบริเวณพื้นที่หวงห้ามและขายบนอากาศยาน (Merchandise) ตลอดจนสรรพภัณฑ์ (Stores)	แก้ไข
	5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ 5.5.20 จัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) สำหรับแต่ละจุดรักษาความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงจุดแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In Counter) 5.5.21 ขั้นตอนการปฏิบัติที่ใช้แจ้งให้ผู้ดำเนินงานสนามบินทราบ เมื่อบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามของลูกจ้างหาย ถูกขโมย 5.5.22 ตามที่ได้มีการดำเนินการประเมินความเสี่ยง จะต้องมั่นใจว่าได้มีการจัดทำมาตรการภาคพื้นที่เหมาะสมที่บรรเทาการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับบ่า (MANPADS)	เพิ่ม

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1		
ลำดับที่	**รายละเอียด**	**แก้ไข/เพิ่ม**
7	5.6 ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน - จัดให้มีการอบรมพนักงานตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)	แก้ไข
8	5.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 5.7.8 จัดให้มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Criminal Record Check) เมื่อได้รับการร้องขอจากผู้ดำเนินงาน	เพิ่ม
9	5.10 กระทรวงมหาดไทย - หน้าที่และความรับผิดชอบ	แก้ไข
10	5.17 การบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศ - การกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยตามผลการประเมินความเสี่ยง	แก้ไข
บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร		
11	6.1 คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC)	เพิ่ม
12	6.2 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน - สมาชิกของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน - อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน	แก้ไข
13	6.4 แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme: ASP) 18) การจัดทำแผนเผชิญเหตุ ต้องประกอบด้วย การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติ / กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ / กำหนดผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและสั่งการ / กำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมในการเข้าจัดการกับเหตุการณ์ต่าง ๆ 25) มาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะเพื่อบรรเทาความเสี่ยง	เพิ่ม
14	6.5 แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ - หากต้องการข้อมูล Sensitive Security Information ให้ส่งคำร้องต่อ กพท. - รายละเอียดอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย - ขั้นตอนการปฏิบัติและรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ - มาตรการควบคุมบัตรอนุญาต การรวบรวม ส่งคืน กรณีหมดอายุ ฯลฯ - โครงสร้างองค์กรและการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบสูงสุดด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน - ขั้นตอนการรายงานอุบัติการณ์ทางด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน - มาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับ Catering Stores / Catering Supplies / Aircraft Cleaning และ Ground Maintenance Operation - กระบวนการตอบสนองของลูกเรือ และพนักงานที่เกี่ยวข้อง ต่อเหตุการณ์ภัยคุกคาม	แก้ไข

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1		
ลำดับที่	**รายละเอียด**	**แก้ไข/เพิ่ม**
	- ขั้นตอนการบรรยายสรุป (Briefing) ของลูกเรือในกรณีที่มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน - การสรรหาและการฝึกอบรมของบุคลากรให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)	
15	6.6 แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุม วัตถุระเบิดที่ไม่มีการอนุญาต ระเบิดเพลิง สารหรือวัตถุที่ก่อให้เกิดอันตราย ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	แก้ไข
16	6.7 ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน	แก้ไข
17	6.8 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยกรณีมีการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ	แก้ไข
บทที่ 7 มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน อากาศยาน การบินทั่วไปและบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ		
18	7.1.8 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ 7.1.8.1 ทั่วไป 7.1.8.5 ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องมั่นใจว่าการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมจะถูกจำกัด เฉพาะ พนักงาน... การกำหนดอายุบัตรอนุญาตของพนักงาน การมีผู้ตามดูแล (escort)	แก้ไข
19	7.1.8.4 พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside Security)	เพิ่ม
20	7.2 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน 7.2.1 วัตถุประสงค์ 7.2.3 การตรวจค้นและตรวจสอบอากาศยาน 7.2.4 การป้องกันอากาศยาน	แก้ไข
21	7.3 การบินทั่วไป (General Aviation) และงานให้บริการทางอากาศ (Aerial Work)	แก้ไข
บทที่ 8 การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน		
22	8.1.2 หน้าที่ความรับผิดชอบ 8.1.3 การตรวจค้นผู้โดยสาร 8.1.7 การพกพาและการนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยานโดยได้รับอนุญาต 8.1.8 บุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง 8.1.10 การปะปนกันระหว่างผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วและผู้โดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจค้น	แก้ไข

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1		
ลำดับที่	**รายละเอียด**	**แก้ไข/เพิ่ม**
23	8.2.2 หน้าที่ความรับผิดชอบ 8.2.3 การระบุตัวผู้โดยสารกับสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Reconciliation) 8.2.4 การตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ที่ไปกับผู้โดยสาร	แก้ไข
24	8.3.2 หน้าที่รับผิดชอบ	แก้ไข
บทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย		
25	9.2 การใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและการบำรุงรักษา - การปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ กพท.	แก้ไข
บทที่ 10 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน		
26	เปลี่ยนชื่อบท เดิม คือ “พนักงานรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน” เป็น “การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน”	แก้ไข
บทที่ 11 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย		
27	11.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ	แก้ไข
28	11.2 แผนเผชิญเหตุสำหรับผู้ดำเนินงาน	แก้ไข
บทที่ 12 การประเมินประสิทธิผล		
29	12.2.5 การฝึกซ้อม (Security Exercise)	แก้ไข
บทที่ 13 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุ		
30	13.2 การประเมินภัยคุกคาม	แก้ไข
เอกสารแนบ		
31	เอกสารแนบ 2 วัตถุต้องห้าม ค) วัตถุแหลมคมหรือวัตถุมีขอบคมที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัส ง) เครื่องมือช่าง 2. ระเบิดหรือกลอุปกรณ์....	แก้ไข
32	เอกสารแนบ 4 โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) - องค์ประกอบของการรักษาความปลอดภัยครัวการบิน	แก้ไข

(ว่าง)

บันทึกการแจกจ่ายเอกสาร

สำเนา	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	บทที่	วัน เดือน ปี

สำเนา	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	บทที่	วัน เดือน ปี

สำเนา	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	บทที่	วัน เดือน ปี

สำเนา	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	บทที่	วัน เดือน ปี

สำเนา	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	บทที่	วัน เดือน ปี

(ว่าง)

สารบัญ

หน้า

บันทึกการแก้ไขเอกสาร

บันทึกการแจกจ่ายเอกสาร

บทนำ

สารบัญ

บทที่ 1 วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ 1-1

บทที่ 2 นิยามศัพท์ 2-1

บทที่ 3 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร 3-1

3.1 การแจกจ่ายเอกสาร 3-1

3.2 การแก้ไขเอกสาร 3-1

บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง 4-1

4.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศ 4-1

4.2 กฎหมายภายในประเทศ 4-1

บทที่ 5 การแบ่งความรับผิดชอบ 5-1

5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน 5-1

5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 5-1

5.3 ผู้ดำเนินงานสนามบิน 5-4

5.4 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ 5-8

5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ 5-9

5.6 ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน 5-12

5.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 5-12

5.8 กระทรวงกลาโหม 5-13

5.9 กระทรวงคมนาคม 5-13

5.10 กระทรวงมหาดไทย 5-13

5.11 กระทรวงการคลัง 5-14

5.12 กระทรวงการต่างประเทศ 5-14
5.13 กระทรวงยุติธรรม 5-14
5.14 สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) 5-15
5.15 สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ 5-15
5.16 บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด 5-15
5.17 การบินทั่วไป (General Aviation) และ งานให้บริการทางอากาศ (Aerial Work) 5-15
5.18 ตัวแทนควบคุม 5-16
5.19 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เป็นเจ้าของกับตัวแทนของตน 5-16
5.20 หน่วยงานอื่นๆ 5-16
บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร 6-1
6.1 คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 6-1
6.2 คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน 6-4
6.3 ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบิน 6-7
6.4 แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน 6-7
6.5 แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ 6-11
6.6 แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุม 6-15
6.7 ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน 6-16
6.8 การรับรอง การแก้ไข และการคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย 6-16
6.9 การสื่อสารกับสื่อมวลชน 6-19
6.10 การสื่อสารและความร่วมมือกับรัฐอื่นๆ 6-19
6.11 การประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ 6-21
บทที่ 7 มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน อากาศยาน การบินทั่วไป และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ 7-1
7.1 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน 7-1
7.2 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน 7-7
7.3 การบินทั่วไป (General Aviation) และงานให้บริการทางอากาศ (Aerial Work) 7-10
7.4 การรักษาความปลอดภัยบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศ 7-11

7.5 มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม 7-11
บทที่ 8 การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน 8-1
8.1 ผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน 8-1
8.2 สัมภาระลงทะเบียน 8-8
8.3 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ 8-13
8.4 การรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ 8-15
บทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย 9-1
9.1 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย 9-1
9.2 การใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและการบำรุงรักษา 9-1
9.3 การตรวจสอบปรับแต่ง 9-2
9.4 การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน 9-2
9.5 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน 9-2
9.6 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ 9-3
9.7 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือเอกซเรย์ 9-3
บทที่ 10 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน 10-1
10.1 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 10-1
บทที่ 11 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย 11-1
1.11 การจัดการกับอุบัติการณ์ 11-1
11.2 แผนเผชิญเหตุสำหรับผู้ดำเนินงาน 11-9
บทที่ 12 การประเมินประสิทธิผล 12-1
12.1 แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 12-1
12.2 กิจกรรมการควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน 12-2
12.3 ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System) 12-3
12.4 ฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัย 12-3

บทที่ 13 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุ 13-1
13.1 วัตถุประสงค์ 13-1
13.2 การประเมินภัยคุกคาม 13-
บทที่ 14 การเงิน 14-1
14.1 การสนับสนุนทางการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน 14-1
บทที่ 15 เอกสารแนบ 15-1
เอกสารแนบ 1 นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ..... APP 1-1
เอกสารแนบ 2 วัตถุต้องห้าม ..... APP 2-1
เอกสารแนบ 3 โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ..... APP 3-1
เอกสารแนบ 4 โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ..... APP 4-1
เอกสารแนบ 5 แบบบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ ..... APP 5-1

บทนำ

ด้วยคณะกรรมการการบินพลเรือนได้อนุมัติให้ใช้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2559 โดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบกฎระเบียบเพื่อปกป้องความมั่นคงด้านการบินพลเรือนในประเทศไทยให้มีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้ ต้องได้รับการพัฒนาและแก้ไขปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินงาน รวมทั้งเพื่อความครบถ้วนของเนื้อหาการรักษาความปลอดภัยการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงได้หารือร่วมกันกับผู้ดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee : NCASC) ในการประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 ให้นำเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board) พิจารณาอนุมัติการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในการประชุมครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2560 และคณะกรรมการการบินพลเรือนได้พิจารณาอนุมัติการแก้ไขแผนดังกล่าว โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 ที่กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินงาน จึงอนุมัติให้ใช้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2560

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

(ว่าง)

บทที่ 1 วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

1.1 วัตถุประสงค์

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบกฎระเบียบเพื่อปกป้องความมั่นคง ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพของการบินพลเรือนในประเทศไทย โดยจัดให้มีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อ ดังนี้

ก) เที่ยวบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จัดให้มีบริการทางอากาศ

ข) การให้บริการการเดินอากาศ

ค) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยของสนามบินสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

ง) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆของการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

การป้องกันดังกล่าวทำได้โดยอาศัย แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่จัดให้มีขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 ที่กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีความมุ่งหมายในการคงไว้ซึ่งการรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จดทะเบียนหรือการปฏิบัติการบินในประเทศไทย และสนามบินในประเทศไทยที่รองรับเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้ได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติ ด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุในภาคผนวกอื่นๆ ของอนุสัญญาฯ

เพื่อให้การนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง ให้คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจ เพื่อให้มีการตรวจสอบระดับการปฏิบัติงานแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเผรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) จัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ ผู้ให้บริการการบินพลเรือนตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) สามารถประเมินคุณภาพการปฏิบัติตามแผนได้

(ว่าง)

บทที่ 2 นิยามศัพท์

นิยามศัพท์

คำศัพท์ที่ใช้ในเอกสารฉบับนี้เป็นไปตามความหมายและการใช้ที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 17 และเอกสาร ฉบับที่ 8973 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีคำศัพท์หรือความหมายที่แตกต่างอาจนำมาใช้ รวมถึงคำศัพท์เฉพาะใหม่ๆที่บัญญัติขึ้นโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คำศัพท์ต่างๆ ดังกล่าวตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีความหมาย ดังต่อไปนี้

การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of unlawful interference) การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดอยู่เพียงการกระทำ ดังต่อไปนี้

(1) การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(2) การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(3) การจับบุคคลในอากาศยานหรือในสนามบินเป็นตัวประกัน

(4) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยานหรือที่สนามบินหรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(5) การนำอาวุธ อุปกรณ์หรือวัตถุที่เป็นอันตรายซึ่งมีเจตนาเพื่อใช้ในการประกอบอาชญากรรมขึ้นไปในอากาศยานหรือเข้าไปที่สนามบิน

(6) การใช้อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อก่อให้เกิดความตาย การบาดเจ็บสาหัสหรือความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม

(7) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างการบินหรือขณะอยู่ที่ภาคพื้น หรือต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชน ที่สนามบินหรือในบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินพลเรือน

การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การจงใจกระทำโดยมีเจตนาที่จะทำลายหรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นผลให้เกิดอันตรายหรือเป็นผลให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือน

การขู่วางระเบิด (Bomb Threat) การข่มขู่ผ่านช่องทางการสื่อสาร ซึ่งอาจจะทราบตัวผู้กระทำหรือไม่ทราบ โดยอาจจะเป็นการแนะนำหรือบอกเป็นนัย ไม่ว่าจะเป็นความจริงหรือเป็นความเท็จ ว่าความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบินหรือระหว่างอยู่ที่พื้น หรือความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบิน

พลเรือน หรือความปลอดภัยของบุคคลได้ถูกคุกคามและอยู่ในสถานการณ์อันตรายจากระเบิดหรืออุปกรณ์อื่นๆ

การควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security Control) วิธีการใดๆ ที่ใช้ในการป้องกันไม่ให้มีการนำอาวุธ วัตถุระเบิด กลอุปกรณ์ วัตถุหรือสารอันตรายอย่างอื่นมาใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การดำเนินการที่ไม่สามารถคาดการณ์ (Unpredictability) การดำเนินมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการทำให้ความถี่ของการดำเนินงาน สถานที่ และวิธีการในการดำเนินการแตกต่างไปจากกรอบการทำงานที่ได้ตั้งไว้

การตรวจค้น (Screening) การใช้เทคนิคหรือวิธีการอย่างอื่นโดยมีเจตนาเพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรือกลอุปกรณ์ วัตถุหรือสารอันตรายอย่างอื่น ซึ่งอาจนำมาใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

หมายเหตุ – วัตถุหรือสารอันตรายบางอย่าง จัดว่าเป็นสินค้าอันตรายตามภาคผนวกที่ 18 และข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัย (Technical Instructions for The Safe Transport of Dangerous Goods by Air : Doc.9284) และต้องขนส่งตามข้อแนะนำเหล่านั้นด้วย รวมถึงคู่มือรักษาความปลอดภัยการบิน (The Aviation Security Manual : Doc.8973 – เอกสารปกปิด) ซึ่งจัดให้มีรายการวัตถุต้องห้ามที่ไม่สามารถนำขึ้นห้องโดยสารของอากาศยานได้

การตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) การตรวจค้นบริเวณด้านนอกและด้านในของอากาศยานอย่างละเอียด โดยมีจุดประสงค์เพื่อตรวจหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ สิ่งของและสารอันตรายอื่นๆ

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection) การตรวจสอบการนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติไปปฏิบัติโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ สนามบิน หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบการปฏิบัติเชิงลึกในทุกๆ ด้านอย่างละเอียดของการนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติไปบังคับใช้

การตรวจสอบประวัติ (Background Check) การตรวจสอบรูปพรรณสัณฐาน และประวัติความเป็นมา รวมถึงตรวจสอบประวัติอาชญากรรม เพื่อประเมินความเหมาะสมของบุคคลที่จะผ่านเข้าออกพื้นที่หวงห้ามโดยไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยติดตามไปด้วย

การตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check) การตรวจสอบภายในอากาศยานในพื้นที่ซึ่งผู้โดยสารอาจจะเข้าถึงได้ รวมถึงการตรวจสอบระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน โดยมีจุดประสงค์เพื่อค้นหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ สิ่งของและสารอันตรายอย่างอื่น

การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) การทดสอบมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินโดยใช้สถานการณ์จำลองของการพยายามจะก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงอันโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้การทดสอบจะเป็นแบบลับหรือเปิดเผยให้ผู้ปฏิบัติงานทราบก็ได้

การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) อาหาร เครื่องดื่ม และสิ่งของแห้ง และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้บนอากาศยาน

การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) สิ่งของทุกอย่างนอกเหนือไปจากการบริการครัวการบิน(Catering Supplies) ซึ่งเป็นสิ่งของสำหรับใช้บริการผู้โดยสารบนเที่ยวบิน เช่น หนังสือพิมพ์ นิตยสาร หูฟัง วิทยุ วิดีโอเทป หมอนและผ้าห่ม ชุดอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Amenity kit)

การบินทั่วไป (General Aviation) การปฏิบัติการบินที่นอกเหนือจากการดำเนินการขนส่งเชิงพาณิชย์หรืองานให้บริการทางอากาศ

การบินของบริษัท (Corporate Aviation) การปฏิบัติการบินที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ หรือการที่บริษัทใช้อากาศยานเพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือของเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมีการว่าจ้างนักบินอาชีพมาทำการบินให้ (ทั้งนี้ การบินของบริษัทถือเป็นส่วนหนึ่งของการบินทั่วไป)

การรับรอง (Certification) การประเมินและการยืนยันอย่างเป็นทางการโดยผู้มีอำนาจหรือผู้แทนของผู้มีอำนาจเหมาะสม ในการรักษาความปลอดภัยการบิน ว่าบุคคลนั้นๆ มีความสามารถที่มีความจำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายที่กำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัย

การรักษาความปลอดภัย (Security) การป้องกันการบินพลเรือนมิให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย วัตถุประสงค์นี้จะสำเร็จได้โดยการใช้มาตรการ บุคลากร และ ทรัพยากรอื่นที่เกี่ยวข้องผสมผสานกัน

การสังเกตพฤติกรรม (Behaviour Detection) การนำเทคนิคมาประยุกต์ใช้ในการรับรู้พฤติกรรมในลักษณะต่างๆ ของบุคคล รวมไปถึงลักษณะทางด้านร่างกายหรือท่าทางที่แสดงออกซึ่งเป็นตัวบ่งบอกถึงพฤติกรรมที่ผิดปกติซึ่งจะทำให้บ่งชี้ได้ว่าบุคคลนั้นอาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อการบินได้

การแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) กระบวนการแสดงตัวต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อการรับขึ้นบนอากาศยานเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง

การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Security Survey) การประเมินความต้องการด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการระบุจุดอ่อนต่าง ๆ ที่อาจเป็นช่องทางที่ก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการให้คำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุง (The Recommendation of Corrective Actions)

การอำนวยความสะดวก (Facilitation) การจัดการกระบวนการควบคุมที่มีอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเร่งการตรวจปล่อยบุคคล สินค้า และป้องกันความล่าช้าในการดำเนินการที่ไม่จำเป็น

คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee)คณะกรรมการที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่สนามบินในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน และแนะนำการนำข้อกำหนดของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติใช้จริง

เครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) อุปกรณ์ทางเทคนิคสำหรับใช้ในการป้องกันหรือตรวจจับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน และสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือน โดยอาจจะใช้อย่างอิสระหรือเป็นส่วนหนึ่งของระบบรักษาความปลอดภัยทั้งหมด

งานให้บริการทางอากาศ (Aerial Work) การปฏิบัติการบินโดยใช้อากาศยานที่ใช้ในการให้บริการเฉพาะทาง เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์และการลาดตระเวน การค้นหาและช่วยเหลือกู้ภัย การโฆษณาทางอากาศ

จุดแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Checked-In Position) สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับทำการแสดงตนต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อรับการขึ้นบนอากาศยานเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง

เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (Flight Crew Member) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ได้รับใบอนุญาตเพื่อปฏิบัติการบินบนอากาศยานในระหว่างเวลาปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน

เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ บุคคลเหล่านี้ไม่ใช่บุคคลที่ถูกว่าจ้างให้ทำการคุ้มครองบุคคลหรือ กลุ่มบุคคลที่เดินทางไปกับอากาศยาน เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัยส่วนตัว (Personal Bodyguards)

ตัวแทน (Agent) ตัวแทนบุคคลใดๆ บริษัท หรือ องค์กร ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยผ่านตามสัญญาจ้างเพื่อปฏิบัติหน้าที่ของผู้ให้เช่า เช่น ผู้ดำเนินงานสนามบินหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) ตัวแทน (Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ตามข้อกำหนด

ตัวแทนสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Agent) ผู้ขนส่งสินค้าหรือบริษัทอื่นใดที่รับสินค้าเพื่อที่จะขนส่งไปยังผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator) ไม่ว่าจะโดยตรงหรือผ่านตัวแทนที่จัดการสินค้าขนส่งทางอากาศที่ได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ ณ สนามบิน

ถุงเมล์การทูต (Diplomatic Baggage aka Diplomatic Pouch) จดหมายหรือพัสดุทางการทูต ซึ่งขนส่งภายใต้เงื่อนไขของอนุสัญญาเวียนนา (Vienna Convention : 1961) ซึ่งอาจจะมีผู้เดินทางไปด้วยหรือไม่มีก็ได้

บัญชีแสดงรายการสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage Manifest) เอกสารของแต่ละเที่ยวบิน ซึ่งมีข้อมูลรายละเอียดของสัมภาระลงทะเบียน (ทั้งสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารและสัมภาระลงทะเบียนบรรทุก) ซึ่งขนส่งไปกับเที่ยวบินนั้น

บุคคลต้องห้าม (Inadmissible Person) บุคคลที่ถูกหรือจะถูกปฏิเสธการเข้ารัฐใดๆ โดยผู้มีอำนาจของรัฐนั้น ๆ

ไปรษณียภัณฑ์ (Mail) จดหมายหรือพัสดุอื่น ๆ ที่ส่งโดยผู้ให้บริการจัดส่งไปรษณีย์ ซึ่งได้ปฏิบัติตามกฎของสหภาพไปรษณีย์สากล (The Universal Postal Union : UPU)

ปืนเล็ก (Small Arms) อาวุธปืนขนาดเล็กทุกประเภท

ผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-command : PIC) นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

ผู้โดยสารที่ก่อความไม่สงบ (Disruptive Passenger) ผู้โดยสารซึ่งไม่เคารพต่อกฎระเบียบของสนามบินหรืออากาศยาน หรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่สนามบินหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน รวมถึงการรบกวนความสงบเรียบร้อยและระเบียบวินัยอันดีที่สนามบินหรือบนอากาศยาน

ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินโดยยังคงใช้เที่ยวบินเดียวกันกับที่ผู้โดยสารได้เดินทางมาถึง

ผู้โดยสาร/สัมภาระเดินทางที่เปลี่ยนลำ (Transfer Passengers/Baggage) หมายถึง ผู้โดยสาร/สัมภาระที่ทำการเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างเที่ยวบินที่แตกต่างกัน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator aka "Operator of Aircraft") บุคคล องค์กร หรือบรรษัทที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้เสนอให้บริการเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน แบบขนส่งสาธารณะประจำหรือแบบเช่าเหมาลำ ภายในบริบทของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหมายรวมถึงผู้ดำเนินงานใดๆที่เกี่ยวข้องกับดำเนินงานขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และผู้ที่ดำเนินการบินทั่วไป (General Aviation) โดยใช้อากาศยานซึ่งมีมวลขึ้นสูงสุดมากกว่า 5,700 กิโลกรัม

ผู้ดำเนินงาน (Operator) หมายถึง ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม

ผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport Operator) บุคคลหรือองค์กรที่มีชื่อปรากฏอยู่ในเอกสารใบอนุญาตของสนามบิน

ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (Crew Member) บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ปฏิบัติหน้าที่บนอากาศยานในระหว่างเวลาปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน

ผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Appropriate Authority for Aviation Security) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือนด้านการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้เป็นไปตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) บุคคล หรือองค์กรใดๆที่ให้บริการแก่ลูกค้าสำหรับขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) ผู้ส่งซึ่งเป็นต้นทางของการส่งสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ในนามของตนเอง และเป็นผู้กำหนดวิธีการดำเนินการส่งให้สอดคล้องกับมาตรฐานสำหรับการขนส่งของหรือไปรษณียภัณฑ์นั้นไปกับอากาศยาน

แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) มาตรการที่นำมาใช้ในการป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการและวิธีการดำเนินงาน (procedures) ที่นำมาใช้ที่สนามบินเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme) ข้อความที่เขียนถึงรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการและกระบวนการปฏิบัติงานเพื่อนำไปใช้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนที่ปฏิบัติงานในนามของผู้ดำเนินการเดินอากาศเองเพื่อให้บรรลุตามข้อบังคับในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศอื่นหรือเขตการปกครองอื่นและผู้บริหารจากหน่วยงานที่ผู้ดำเนินงานอากาศยานได้ให้บริการ

พื้นที่การบิน (Airside) พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของสนามบิน และพื้นที่ภูมิประเทศ อาคาร หรือส่วนของอาคารที่ติดต่อกับพื้นที่เคลื่อนไหวที่มีการควบคุมการเข้าออก

พื้นที่คัดแยกสัมภาระที่ลำเลียงขึ้นบนอากาศยาน (Baggage Sorting Area aka Baggage Make-Up Area) พื้นที่สำหรับคัดแยกสัมภาระสำหรับนำขึ้นอากาศยานขาออก

พื้นที่ควบคุม (Controlled Area) พื้นที่ที่มีการควบคุมการเข้าออก

พื้นที่เคลื่อนไหวอากาศยาน (Movement Area) ส่วนของสนามบินที่ใช้เพื่อการขึ้นลงและขับเคลื่อนอากาศยาน ประกอบไปด้วยพื้นที่ขับเคลื่อน (Maneuvering Area) และลานจอดอากาศยาน

พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) พื้นที่ของสนามบินและอาคารต่าง ๆ ที่ผู้โดยสารและสาธารณชนสามารถเข้าออกโดยไม่มีการควบคุมการเข้าออกพื้นที่

พื้นที่ปลอดอาวุธ (Sterile Area) พื้นที่ตั้งแต่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเป็นต้นไปจนถึงอากาศยาน ซึ่งการเข้าพื้นที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด

พื้นที่สินค้า (Cargo Area) พื้นที่ว่างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในพื้นที่เพื่อใช้ในการจัดการสินค้า ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวรวมถึงลานจอด อาคารสินค้า (Cargo Building) คลังสินค้า (Warehouse) ที่จอดรถ และถนนที่เชื่อมติดต่อกับพื้นที่ดังกล่าว

พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area : SRA) บริเวณพื้นที่การบินของสนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นอันดับแรก ๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นเพิ่มเติม โดยปกติพื้นที่ดังกล่าวจะรวมถึงพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาออกที่เดินทางด้วยการบินเชิงพาณิชย์ทุกประเภท ตั้งแต่จุดตรวจค้นจนถึงอากาศยาน พื้นที่ลานจอดอากาศยาน พื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Baggage Make-up Areas) รวมถึงพื้นที่ที่อากาศยานถูกนำมาจอดไว้เพื่อรับสัมภาระและสินค้าที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว อาคารสินค้า ศูนย์ไปรษณียภัณฑ์ พื้นที่ให้บริการครัวการบินในพื้นที่การบิน และพื้นที่ทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการกำหนดของผู้ดำเนินงานสนามบินบนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง ซึ่งต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ระบบการอนุญาต (Permits System) ระบบบัตรรักษาความปลอดภัยประกอบด้วยบัตรแสดงรูปพรรณสัณฐาน เอกสารอื่นๆที่ออกให้หรือให้ใช้แก่บุคคลที่ถูกว่าจ้างให้ทำงานในสนามบิน หรือผู้มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับอนุญาตให้เข้าพื้นที่สนามบิน เขตการบิน หรือ พื้นที่หวงห้าม วัตถุประสงค์ของระบบคือการระบุตัวบุคคลและอำนวยความสะดวกในการเข้าพื้นที่ดังกล่าว ใบอนุญาตยานพาหนะมีจุดประสงค์เดียวกันเพื่อการอนุญาตการเข้าพื้นที่ของยานพาหนะ

ระเบิดเพลิง (Incendiary Device) กลอุปกรณ์ที่บรรจุสารที่ติดไฟได้ สำหรับใช้ก่อให้เกิดเพลิง

รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน (State of Registry) ประเทศที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้

ลานจอด (Apron) พื้นที่ของสนามบินบก (Land aerodrome) ที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่รองรับอากาศยานสำหรับการ นำผู้โดยสาร ไปรษณียภัณฑ์ สินค้าขึ้นลงอากาศยาน ตลอดจนเป็นพื้นที่สำหรับเติมน้ำมันอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยาน

ลานจอด (Ramp) มีความหมายเหมือนลานจอดอากาศยาน (Apron)

วัตถุต้องสงสัย (Suspect Item) วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในที่ซึ่งไม่ควรจะอยู่ วัตถุที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่มีเจ้าของ หรือวัตถุที่ผิดปกติโดยไม่สามารถให้คำอธิบายได้ (ว่าทำไมถึงผิดปกติเช่นนั้น) และวัตถุที่พิจารณาแล้วว่าเป็นภัยคุกคาม

วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) วัตถุใด ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้สำแดงให้เห็นอย่างถูกต้องและอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้บังคับ รายละเอียดของวัตถุต้องห้ามให้ดูในเอกสารแนบ 2

วัตถุระเบิด (Explosive Device) วัตถุระเบิดและกลอุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรือกลอุปกรณ์ระเบิดแสวงเครื่อง วัตถุระเบิดหรือกลอุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรือกลอุปกรณ์ระเบิดแสวงเครื่องสามารถทำให้บุคคลได้รับบาดเจ็บหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

วัตถุอันตราย (Dangerous Goods) วัตถุหรือสารใด ๆ ที่สามารถก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพ ความปลอดภัย ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม และหมายถึงวัตถุหรือสารใดๆ ที่อยู่ในรายการสินค้าอันตรายในข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัย (Technical Instructions for The Safe Transport of Dangerous Goods by Air : Doc.9284)

สนามบิน (Airport) สนามบินประเภทหนึ่งที่มีการดำเนินการเชิงพาณิชย์ โดยแบ่งออกพื้นที่เป็นเขตการบิน (Airside) และพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside)

สนามบินระหว่างประเทศ (International Airport) สนามบินที่ถูกกำหนดโดยรัฐผู้ทำสัญญาในอาณาเขตของตน เพื่อให้เที่ยวบินระหว่างประเทศ เข้าออกประเทศ โดยมีการจัดให้มีพิธีการทางศุลกากร การตรวจ คนเข้าเมือง สาธารณสุข กักกันสัตว์และพืช และวิธีการปฏิบัติที่คล้ายคลึงกัน

สินค้าเปลี่ยนลำ (Transshipment Cargo) หมายถึง สินค้าที่เดินทางมากับอากาศยานลำหนึ่ง จากสนามบินในประเทศหนึ่งและขนถ่ายไปขึ้นบนอากาศยานอีกลำหนึ่งเพื่อขนส่งต่อไปยังสนามบินของอีกประเทศหนึ่ง

สัมภาระ (Baggage) สัมภาระลงทะเบียน (สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระ) และไม่ลงทะเบียน (สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้โดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเบียน)

สัมภาระที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่ถูกแยกออกจากผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน โดยการจัดการที่ไม่ตั้งใจ

สัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร (Accompanied Hold Baggage) สัมภาระลงทะเบียนซึ่งยอมรับให้ขนส่งในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือในพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน โดยผู้โดยสารที่ได้แสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check in)

สัมภาระที่ไม่มีผู้ดูแล (Unidentified Baggage) สัมภาระที่ถูกทิ้งไว้บริเวณสนามบิน อาจมีหรือไม่มีป้ายปิดสัมภาระ (Baggage tag) ติดอยู่ ซึ่งไม่มีผู้โดยสารมารับหรือแสดงตนเป็นเจ้าของ

สัมภาระที่ไม่มีผู้มารับ (Unclaimed Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่มาถึงสนามบินพร้อมกับอากาศยานและไม่มีผู้โดยสารมารับหรือไม่มีผู้มาแสดงตนเป็นเจ้าของ

สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้โดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเบียนโดยเก็บไว้ในห้องโดยสารบนอากาศยาน

สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระและถูกขนส่งโดยเก็บไว้ที่ระวางเก็บสินค้าบนอากาศยาน

สัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารผ่าน (Transit Hold Baggage) หมายถึง สัมภาระลงทะเบียนที่เดินทางมาพร้อมกับอากาศยานซึ่งดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศระยะหนึ่งและยังคงอยู่บนอากาศยานลำนั้น จนกระทั่งอากาศยานลำนั้นเดินทางต่อไป

สัมภาระลงทะเบียนบรรทุก (Unaccompanied Baggage) สัมภาระที่ขนส่งเป็นสินค้า ซึ่งบุคคลที่เป็นเจ้าของอาจจะเดินทางหรือไม่ได้เดินทางไปกับเที่ยวบินนั้น

สรรพภัณฑ์ (Stores aka Supplies) 1) สิ่งของสำหรับจำหน่ายหรือไม่จำหน่ายก็ได้โดยมุ่งหมายเพื่อบริโภคแก่ผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน หรือสิ่งของที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานและการซ่อมบำรุงอากาศยานรวมถึงเชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น 2) สิ่งของสำหรับจำหน่ายแก่ผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานโดยจะถูกนำออกจากอากาศยานเมื่อลงจอด

สิ่งติดตั้งของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (Air Navigation Installation) อาคาร สถานที่ทำงาน อุปกรณ์ หรือเครื่องมือใด ๆ ที่ถูกใช้ทั้งหมด หรือใช้ส่วนใหญ่สำหรับช่วยในการควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือถูกใช้ในฐานะเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมถึงพื้นดินที่อยู่ติดกับอาคาร สถานที่ทำงาน อุปกรณ์ หรือเครื่องมือซึ่งใช้ทั้งหมดหรือส่วนใหญ่สำหรับจุดประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

สินค้า (Cargo) ทรัพย์สินใด ๆ ที่นำขนขึ้นบนอากาศยานนอกเหนือไปจากไปรษณียภัณฑ์ พัสดุ และสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารหรือสัมภาระที่จัดการผิดพลาด

สินค้าทราบที่มา (Known Cargo) หมายถึง 1) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่รับจากตัวแทนควบคุม หรือรับโดยตรงจากผู้ส่งทราบตัวตน ซึ่งได้ผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนด 2) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่รับจากผู้ส่งไม่ทราบตัวตนซึ่งผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการตรวจค้น 3) ไปรษณียภัณฑ์ที่รับจากการไปรษณีย์ควบคุมซึ่งผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนด

หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand) พื้นที่ในลานจอดที่ถูกกำหนดให้เป็นที่จอดอากาศยาน

อากาศยาน (Aircraft) เครื่องจักรที่สามารถสร้างแรงพยุงในชั้นบรรยากาศ จากปฏิกิริยาของอากาศที่มีต่อพื้นผิวของโลก นอกเหนือไปจากเครื่องจักร ที่ใช้ในทางทหาร ศุลกากรและตำรวจ หมายความรวมถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง

อากาศยานในระหว่างทำการบิน (Aircraft in Flight) อากาศยานอยู่ในระหว่างทำการบิน ณ จุดของเวลาใดๆเริ่มจากขณะที่ประตูด้านนอกทั้งหมดของอากาศยานได้ถูกปิดลงหลังจากที่ผู้โดยสารได้ขึ้นบนอากาศยานแล้ว จนถึงเวลาที่ประตูดังกล่าวได้ถูกเปิดออกสำหรับให้ผู้โดยสารลงจากอากาศยาน

อากาศยานไม่อยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft not in Service) อากาศยานที่จอดอยู่เป็นเวลามากกว่า 12 ชั่วโมงหรือไม่มีการตรวจตราอย่างเพียงพอเพื่อป้องกันการเข้าถึงของผู้ไม่ได้รับอนุญาต

อากาศยานอยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft in Service) อากาศยานที่จอดอยู่ซึ่งมีการตรวจตราอย่างเพียงพอเพื่อป้องกันการเข้าถึงของผู้ไม่ได้รับอนุญาต

อาคารสินค้า (Cargo Building aka Cargo Shed) อาคารซึ่งเปลี่ยนสถานะจากการขนส่งสินค้าระหว่างการขนส่งทางบกเป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเป็นที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในกระบวนการขนส่งสินค้าติดตั้งอยู่ หรือเป็นอาคารสำหรับเก็บสินค้าเพื่อรอการขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือขนส่งทางบกต่อไป

อาวุธปืน (Firearm) อาวุธที่ทำอันตรายให้ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ชีวิต โดยมีกลไกการยิงให้ลูกออกจากลำกล้องด้วยกำลังดินระเบิดหรือแรงอัดด้วยลมเป็นต้น

บทที่ 3 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร

3.1 การแจกจ่ายเอกสาร

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ในหน่วยงานอุตสาหกรรมการบิน เอกสารฉบับนี้จะแจกจ่ายให้กับผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้เช่าพื้นที่ภายในสนามบิน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของการบินพลเรือน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถูกกำหนดให้มีการนำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติ ซึ่งการแจกจ่ายต้องมีการทำเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดโดยมิได้กำหนดเป็นชั้นความลับ

3.2 การแก้ไขเอกสาร

เมื่อเนื้อหาของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ(NCASP) มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Chicago Convention, 1944) รวมถึงมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุในภาคผนวกอื่นๆของอนุสัญญาฯ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินการแจ้งข้อแก้ไขไปยังผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้เช่าพื้นที่ภายในสนามบิน หรือหน่วยงานใดๆที่ถูกกำหนดให้มีการนำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน (NCASP) ไปปฏิบัติ และจัดทำการบันทึกตามรูปแบบบันทึกการแก้ไขเอกสาร ทั้งนี้ในกรณีที่มีการแก้ไขและเพิ่มเติมแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่มีข้อมูลชั้นความลับด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในอนาคต ข้อมูลนั้นจะเป็นเอกสารแนบซึ่งจะจัดทำเป็นชั้นความลับและแจกจ่ายออกไปโดยมีการควบคุมตามความเหมาะสม

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จะระบุเนื้อหาที่มีการแก้ไข แบ่งเป็นเนื้อหาใหม่ เนื้อหาที่มีการแก้ไข โดยใช้สัญลักษณ์เส้นตรงแนวตั้ง บริเวณด้านข้างของเนื้อหาที่มีการแก้ไข

ตัวอย่าง

> ข้อความตัวอย่าง “แผนรักษาความปลอดภัย
> ในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)”

(ว่าง)

บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศ

4.1.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

มีวัตถุประสงค์ เพื่อที่จะพัฒนาหลักการและเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ มีการวางแผน และพัฒนาการการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และประเทศไทยเป็นประเทศผู้ลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention, 1944) นี้ด้วย

4.1.2 อนุสัญญาฉบับอื่นที่เกี่ยวข้อง

ประเทศไทยเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)

อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบ (Convention for The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)

อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation)

พิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำอันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation)

คำศัพท์ต่างๆและบทบัญญัติต่างๆของอนุสัญญาต่างๆ เหล่านี้ได้มีผลบังคับใช้ทางกฎหมายในประเทศไทย เนื่องจากรัฐสภาไทยได้ตรากฎหมายขึ้นเพื่ออนุวัติการอนุสัญญา ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นรัฐภาคี เป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

4.2 กฎหมายภายในประเทศ

4.2.1 กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เป็นการอนุวัติการตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภาคผนวกของอนุสัญญาฯ ซึ่งในการจำกัดสิทธิ หน้าที่ของบุคคลจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่ต้องกระทำโดยการตราเป็นพระราชบัญญัติ อาจจะเป็นการบัญญัติไว้ เพียงแต่ชื่อเรื่องที่อนุวัติการโดยรายละเอียดนั้นอาจจะออกเป็นกฎหมายลำดับรองต่อไป ทั้งนี้ แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระดับชาติ (NCASP) ฉบับนี้มีผลบังคับใช้ทางกฎหมายในประเทศไทยตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 มาตรา 15 (1) ได้กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

แห่งชาติ (NCASP) และในมาตรา 21 วรรคสอง ได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

- พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานหรือบนอากาศยาน หรือสนามบิน หรือ บุคคลใดๆ ที่อยู่ในเขตสนามบินหรือต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยในการเดินอากาศว่าเป็นความผิดทาง อาญา และพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดบทลงโทษการก่อการกระทำเหล่านั้นไว้ด้วย

4.2.2 กฎหมายลำดับรอง

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ มีการอนุวัติการภาคผนวกแห่งอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และให้มีการออกกฎหมายลำดับรองที่ออกตามกฎหมายการเดินอากาศฉบับดังกล่าว เช่น กฎกระทรวง ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ประกาศกระทรวง ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

บทที่ 5 การแบ่งความรับผิดชอบ

5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 กำหนดว่า ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการบินพลเรือนดังต่อไปนี้

5.2.1 ให้จัดทำและพัฒนาแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้พิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยฯ ตลอดจนนำไปปฏิบัติและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยฯดังกล่าว

5.2.2 กำหนดและจัดสรรความรับผิดชอบในการนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในด้านต่างๆไปปฏิบัติ

5.2.3 จัดให้มีวิธีการในการประสานงานด้านกิจกรรมต่างๆระหว่างหน่วยงานภายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบในด้านต่างๆของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.2.4 จัดเตรียมและแจกจ่ายแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้กับผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ดำเนินงานในประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

5.2.5 ทบทวนและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิผลของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัยและวิธีการดำเนินงานหลังจากมีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และดำเนินการเท่าที่จำเป็นในการลดจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้มีการเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายขึ้นอีกครั้ง

5.2.6 ทบทวนและรับรองแผนรักษาความปลอดภัยต่างๆของผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม และหน่วยงานหรือบุคคลอื่นใดที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.2.7 ดำเนินการเพื่อทำให้มั่นใจว่าการรักษาความปลอดภัย ณ สนามบินที่ให้บริการกิจการการบินพลเรือน มีสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนที่เพียงพอซึ่งต้องรวมถึงพื้นที่อาคารสำนักงาน เครื่องมือในการสื่อสาร เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม และเครื่องมือในการฝึกอบรม

5.2.8 ติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน และหน่วยงานอื่นๆหรือบุคคลอื่นใดที่นำมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยเหล่านี้ไปปฏิบัติ โดยจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) แจกจ่ายและนำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ไปปฏิบัติใช้ ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ให้รวมถึง การสำรวจ การตรวจสอบทั้งระบบ การตรวจสอบเฉพาะด้าน การทดสอบและการสอบสวนเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน ณ สนามบินที่ให้บริการระหว่างประเทศและภายในประเทศ

5.2.9 แก้ไขปัญหาการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนหรือกฎที่ใช้ในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสนามบินพลเรือน และตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานจดทะเบียนหรืออากาศยานที่ปฏิบัติการในประเทศไทยเมื่อมีเที่ยวบินที่อยู่ในภาวะต้องสงสัย และหน่วงเหนี่ยวอากาศยานดังกล่าว

5.2.10 บังคับใช้กฎหมายหลัก และกฎหมายลำดับรองของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.2.11 จัดทำและแจกจ่ายแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรับรองแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของผู้ที่เกี่ยวข้อง

5.2.12 ทบทวนและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิผลของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) และแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัยและวิธีการดำเนินงานหลังจากมีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และดำเนินการเท่าที่จำเป็นในการลดจุดอ่อน เพื่อป้องกันไม่ให้มีการเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายขึ้นอีกครั้ง

5.2.13 พัฒนามาตรฐานระดับชาติและข้อแนะนำเกี่ยวกับข้อกำหนดและระเบียบวิธีการประเมินเครื่องมือและระบบรักษาความปลอดภัยรวมถึงการออกแบบสนามบินเพื่อที่จะปรับกายภาพสนามบินให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและเพื่อรักษาระดับความเชี่ยวชาญ วิธีการดำเนินงานและการจัดการทรัพยากรมนุษย์ ระบบและกลอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.14 ดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่าข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับสถาปัตยกรรมและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นโดยนำมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

ร่วมกับการออกแบบและการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่ๆรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงใดๆของสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในปัจจุบัน ณ สนามบินที่ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

5.2.15 ตรวจสอบและประเมินข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคาม โดยดำเนินงานตรวจสอบและประเมินจากข้อมูลข่าวกรองอย่างต่อเนื่องซึ่งการพิจารณาดังกล่าวควรรวมถึงลักษณะของภัยคุกคาม (Nature of Threat) และควรครอบคลุมถึงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในอาณาเขตและน่านฟ้าของราชอาณาจักรไทย รวมถึงต้องปรับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)ให้สอดคล้องกับผลการประเมิน เพื่อทำให้มั่นใจว่ามาตรการตอบโต้ได้ถูกรวมรวมเข้าไว้ในข้อมูลภัยคุกคามเหล่านั้นแล้ว และเป็นไปตามข้อกำหนดที่จำเป็นตลอดเวลา

5.2.16 ติดตามการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานและข้อปฏิบัติที่แนะนำของภาคผนวกต่างๆขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและข้อกำหนดของประเทศอื่นๆที่ประเทศไทยมีเที่ยวบินตรงและการดำเนินการเกี่ยวกับการออกกฎหมายและพัฒนาแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ของประเทศไทยให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่จำเป็นระดับนานาชาติ

5.2.17 รักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) ในการทบทวนแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ต่างๆสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.2.18 ให้คำแนะนำแก่รัฐบาล รัฐมนตรี ผู้มีอำนาจหน้าที่ และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.19 สำรวจระบบการรักษาความปลอดภัยสนามบินที่ให้บริการกิจการการบินพลเรือนเพื่อยืนยันว่ากิจกรรมการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินงานเดินอากาศ ผู้ให้บริการรักษาความปลอดภัยการบิน และตัวแทนต่างๆจากหน่วยงานของรัฐได้ทำงานประสานกัน

5.2.20 สืบสวนและทบทวนเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมาย

5.2.21 ประเมินการประสานงาน และการให้คำแนะนำต่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเห็นชอบข้อกำหนดต่างๆที่กำหนดขึ้นโดยประเทศอื่นๆภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้

5.2.22 สร้างความชำนาญด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัยการบินและให้คำแนะนำแก่กระทรวงการต่างประเทศ ในการเตรียมการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐอย่างเป็นทางการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.23 เผยแพร่ผลของการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐทั้งที่ไม่เป็นทางการและเป็นทางการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.24 ทำให้มั่นใจว่าได้เก็บรักษาบันทึกรายละเอียดที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) สำหรับการจัดการและการกำกับดูแล

5.2.25 จัดทำหลักเกณฑ์และขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการรับรองบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น และวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.3 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามมาตรา 21 วรรค 2 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พรบ.การเดินอากาศ (ฉบับที่11) พ.ศ.2551 โดยแต่ละสนามบินในประเทศไทยที่ให้บริการสาธารณะมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการและดำเนินงานสนามบินของตนเอง ผู้ดำเนินงานสนามบินแต่ละรายมีความรับผิดชอบในการจัดให้มีและนำมาตรการรักษาความปลอดภัยไปใช้เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ณ สนามบินที่ตนดำเนินงาน

ความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของผู้ดำเนินงานสนามบินอย่างน้อยมีดังต่อไปนี้

5.3.1 สร้างและรักษาไว้ซึ่งบรรยากาศการรักษาความปลอดภัยเพื่อนำมาตรการต่างๆ ไปใช้โดยหน่วยงานต่างๆที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบที่กำหนด

5.3.2 พัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Program : ASP) ที่รับรองหรือเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยเฉพาะ ณ สนามบินเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติในการใช้เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น การนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ หากมีผลกระทบกับนโยบาย การรักษาความปลอดภัยการบินแห่งชาติซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจขององค์กรต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) โดยจะต้องนำเสนอการเปลี่ยนแปลงให้คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) พิจารณาก่อนส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง

5.3.3 ทำให้มั่นใจว่าการแต่งตั้งบุคคลในการดำเนินงานและการรักษาความปลอดภัยสนามบินทางด้านการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

5.3.4 แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยสนามบินให้เพียงพอเพื่อทำหน้าที่ในการปฏิบัติตามและ/หรือการประสานงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดเฉพาะของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

และต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.5 จัดตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินเพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.6 ทำให้มั่นใจว่า เมื่อมีการออกแบบและการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสนามบิน ต้องคำนึงถึงมาตรการการรักษาความปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ทั้งนี้ให้ระบุรายละเอียดดังกล่าวในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

5.3.7 จัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) สำหรับแต่ละจุดรักษาความปลอดภัยเพื่อให้เป็นแนวทางแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ที่ถูกต้อง

5.3.8 จัดให้มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นสำหรับสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ณ สนามบินและการทำให้มั่นใจว่ามีการใช้และรักษาเครื่องมือดังกล่าวอย่างถูกต้อง

5.3.9 จัดให้มีโครงสร้างทางกายภาพที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.10 พัฒนาและการปฏิบัติตามแผนควบคุมคุณภาพภายในเพื่อทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามวิธีดำเนินงาน แผนหรือระบบตามที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) อย่างเพียงพอ ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการประกันคุณภาพภายในต้องมีการรายงานตรงต่อผู้บริหารในเรื่องต่างๆที่มีผลต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการปฏิบัติงานของอากาศยานและต่อการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน

5.3.11 ทำการสำรวจ (Survey) การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบ (Test) และการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) ถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยและขั้นตอนปฏิบัติ ณ สนามบินโดยอาศัยในการนำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ไปใช้และทำให้มั่นใจว่ามีการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆอย่างรวดเร็ว

5.3.12 ปฏิบัติตามและการให้ความร่วมมือกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.13 จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) ที่สนามบินสำหรับใช้ในการบริหารจัดการเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยหรือภาวะฉุกเฉินอื่นๆ

5.3.14 ทำการตรวจค้นผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ผู้โดยสาร สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) และการตรวจค้นสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร (Accompanied Hold Baggage) ที่เป็นเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศและเที่ยวบินภายในประเทศทั้งหมด ตามที่กำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือนหรือผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การทำการตรวจค้นดังกล่าวนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.15 ปฏิบัติตามแผนควบคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อทำให้มั่นใจว่าการตรวจค้นนั้นเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เมื่อมีการมอบหมายให้หน่วยงานอื่นๆทำการตรวจค้น

หากมีการมอบหมายให้หน่วยงานอื่นทำการตรวจค้นตามข้อ 5.3.14 ต้องทำให้มั่นใจว่าการตรวจค้นนั้นเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยผ่านการควบคุมคุณภาพตามแผนควบคุมคุณภาพของหน่วยงานนั้น

5.3.16 ทำให้มั่นใจว่าบุคคลผู้ปฏิบัติงานตรวจค้นต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.17 ตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับด้านการรักษาความปลอดภัยโดยทันทีในบริเวณพื้นที่ของสนามบินที่มีควบคุมตามจุดประสงค์การรักษาความปลอดภัย และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศหรือบริเวณใดๆตามความจำเป็นและเหมาะสม

5.3.18 ควบคุมการเข้า-ออกพื้นที่สนามบินที่มีการควบคุมตามจุดประสงค์การรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยจัดให้มีมาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของบุคคล ยานพาหนะ สิ่งของซึ่งรวมถึงสินค้าที่นำไปขายในพื้นที่หวงห้ามของสนามบิน (SRA) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีวัตถุต้องห้าม อาวุธ วัตถุระเบิดหรือกลอุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อาจจะนำไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

5.3.19 ต้องระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำระบบบัตรอนุญาตของสนามบินไปใช้กับบุคคลที่ไม่มีผู้ติดตาม (Unescorted) รวมถึงยานพาหนะในการเข้าพื้นที่หวงห้าม (SRA) สถานที่ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและสถานที่อื่นที่กำหนด รวมทั้งระบบการดำเนินงาน การควบคุมโดยใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจและการรักษาระบบไว้ตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และทิศทางอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

5.3.20 จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ควบคุมและพื้นที่หวงห้ามโดยมีจุดประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยาน การปฏิบัติการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินและความปลอดภัยของชีวิตทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน

5.3.21 จัดทำมาตรการตระเวนตรวจสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวก อากาศยานและอุปกรณ์เพื่อให้ค้นพบและจับกุมผู้บุกรุก หรือเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่อาจแสดงถึงภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน

5.3.22 ต้องระบุหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบส่งข้อมูลการตรวจสอบประวัติ (Background Check) เพื่อยืนยันตัวบุคคลและประวัติการทำงานที่ผ่านมารวมไปถึงประวัติอาชญากรรมของบุคคลที่เหมาะสมในการเข้าไปยังพื้นที่เขตการบินและพื้นที่หวงห้ามโดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแล ซึ่งต้องมีการตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) ทุกครั้งที่ทำการต่ออายุบัตรรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Identification Permits)

5.3.23 ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และข้อกำหนดอื่นๆของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทำให้มั่นใจว่าบุคคลต่างๆที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมตามแผนการฝึกอบรมที่รับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมต้องมีความสามารถตามที่กำหนด พร้อมด้วยการลงบันทึกประวัติการฝึกอบรมพร้อมทั้งจัดทำและประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนด

5.3.24 จัดให้มีบริการที่สนับสนุนด้านการรักษาความปลอดภัยแก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเมื่อมีการร้องขอ

5.3.25 ร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานรัฐบาลส่วนท้องถิ่น และให้ข้อแนะนำและความช่วยเหลือแก่หน่วยงานนั้นๆเมื่อได้รับแจ้งหรือสั่งการจากผู้มีอำนาจ

5.3.26 พัฒนาและนำมาตรการไปปฏิบัติเพื่อจะป้องกันวัตถุต้องห้าม อาวุธ วัตถุระเบิดหรือกลอุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อาจจะนำไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการนำขึ้นไปบนอากาศยานของพลเรือน

5.3.27 ทำให้มั่นใจว่ากิจกรรมต่างๆทั้งหมดที่ดำเนินการโดยสนามบินได้รับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.28 บริหารจัดการภาระหน้าที่อื่นๆในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นครั้งคราว โดยเฉพาะระหว่างช่วงที่ภัยคุกคามสูงกว่าปกติหรือมีภัยคุกคามต่อเที่ยวบินใดๆเป็นการเฉพาะ

5.3.29 ทำให้มั่นใจว่ามีการให้ความรู้ หรือการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ให้กับบุคลากรทั้งหมดที่ประกอบการอยู่ที่สนามบิน โดยควรให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกในการฝึกอบรมแก่บุคคลที่เข้าถึงพื้นที่การบินได้โดยไม่มีผู้ติดตาม (Unescorted Access)

5.3.30 ควรพิจารณาการบูรณาการการตรวจสอบพฤติกรรม (Behaviour Detection) ในเรื่องการปฏิบัติและขั้นตอนต่าง ๆ ด้านการรักษาความปลอดภัย

5.3.31 ตามที่ได้มีการดำเนินการประเมินความเสี่ยง จะต้องมั่นใจว่าได้มีการจัดทำมาตรการภาคพื้นที่เหมาะสมหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อบรรเทาการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับบ่า (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน ณ สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

5.3.32 กำหนดให้หน่วยงานต้นสังกัดของผู้ถือบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามต้องดำเนินการแจ้งหน่วยงานผู้ควบคุมบัตรอนุญาตของผู้ดำเนินงานสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด เมื่อบัตรอนุญาตของลูกจ้างหาย ถูกขโมย หรือเมื่อไม่รับผิดชอบต่อบัตรนั้น หรือเมื่อบัตรอนุญาตของลูกจ้างซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วแต่ไม่นำมาคืน

5.3.33 มั่นใจว่ามีการประสานงานกันในเรื่องของมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และระบุหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างเหมาะสมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะลงในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.4 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องจัดทำและนำแผนรักษาความปลอดภัยการให้บริการจราจรทางอากาศที่เหมาะสมไปปฏิบัติ เพื่อตอบสนองความต้องการด้านความปลอดภัยที่มีอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) และแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศมีความรับผิดชอบการรักษาความปลอดภัยการบินที่เฉพาะเจาะจงสำหรับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศระหว่างเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดเก็บและการส่งข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานในกรณีที่อากาศยานนั้นเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีเที่ยวบินเข้าออกระหว่างประเทศหรือภายในประเทศไทยต้องจัดทำและนำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Program: AOSP) ไปปฏิบัติและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ให้เหมาะสมตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และต้องนำส่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อให้การรับรอง

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศเกี่ยวข้องอย่างน้อยมีดังต่อไปนี้

5.5.1 พัฒนาและนำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ไปปฏิบัติและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยมีรายละเอียดมาตรการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.5.2 แต่งตั้งบุคลากรให้เพียงพอสำหรับการนำมาตรการที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

5.5.3 แต่งตั้งหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นในระดับหน่วยงานที่มีหน้าที่ตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และ/หรือทำหน้าที่ประสานงานในการนำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ไปปฏิบัติ

5.5.4 พัฒนาและนำแผนควบคุมคุณภาพภายในไปปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงาน แผนงาน ระบบ และแผนที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ที่มีความรับผิดชอบในการประกันคุณภาพภายในต้องมีการนำเสนอต่อผู้บริหารสูงสุดในเรื่องต่างๆที่มีผลต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการดำเนินงานอากาศยานและการนำแผนควบคุมคุณภาพภายในที่ได้รับการรับรองโดยหน่วยงานของผู้ดำเนินการเดินอากาศไปปฏิบัติ

5.5.5 สำรวจ ตรวจเฉพาะด้าน ทดสอบและตรวจสอบทั้งระบบของมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินและขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างละเอียด โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และทำให้มั่นใจว่ามีการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆที่ระบุไว้อย่างรวดเร็ว

5.5.6 ควบคุมการเข้าออกพื้นที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ของสนามบิน

5.5.7 บริหารจัดการภาระหน้าที่ในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเมื่อมีภัยคุกคามต่อการบินสูงกว่าปกติ หรือภัยคุกคามต่อเที่ยวบินหนึ่งๆเป็นการเฉพาะ

5.5.8 จัดให้มีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ควบคุม และพื้นที่หวงห้ามของสนามบินเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยาน การปฏิบัติการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินและความปลอดภัยของชีวิตทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน ทั้งนี้หากเป็นเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงสูง (High Risk Flight) ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลบริเวณที่อากาศยานนั้นจอดอยู่

5.5.9 ทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่นำมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ได้รับการตรวจสอบประวัติดังที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.5.10 การปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และข้อกำหนดอื่นๆของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทำให้มั่นใจว่าบุคคลต่างๆที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมตามแผนการฝึกอบรมที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมต้องมีความสามารถตามที่กำหนด พร้อมด้วยการลงบันทึกประวัติการฝึกอบรมพร้อมทั้งจัดทำและประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนด

5.5.11 พัฒนาและนำมาตรฐานไปปฏิบัติสำหรับการป้องกันวัตถุต้องห้าม อาวุธ หรือกลอุปกรณ์อันตรายใดๆที่อาจจะใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่ขึ้นไปบนอากาศยาน

5.5.12 ทำให้มั่นใจว่ากิจกรรมต่างๆทั้งหมดที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินงานเดินอากาศได้รับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่บัญญัติโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.5.13 ทำให้มั่นใจว่ามีการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Check) ตามกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้รับการเห็นชอบแล้วและเก็บรักษาเอกสารของการตรวจสอบ

5.5.14 นำมาตรการในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่รับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไปใช้กับเที่ยวบินที่อยู่ภายใต้ภัยคุกคามที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารที่ขึ้นลงจากอากาศยานไม่ทิ้งวัตถุไว้บนอากาศยานขณะทำการบิน ณ จุดผู้โดยสารแวะพัก (Transit Stop)

5.5.15 ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้เพื่อให้มั่นใจว่ามีการป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าห้องผู้ควบคุมอากาศยานในเที่ยวบินนั้นๆระหว่างทำการบิน

5.5.16 ทำให้มั่นใจว่าผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) ได้รับแจ้งจำนวนผู้โดยสารที่นำอาวุธขึ้นไปบนอากาศยานและตำแหน่งที่นั่งในห้องผู้โดยสาร (เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย)

5.5.17 นำมาตรการต่างๆ ไปปฏิบัติที่สนามบิน เพื่อป้องกัน สินค้า สัมภาระ จดหมาย สิ่งของและสิ่งจำเป็นของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีการเคลื่อนย้ายภายในสนามบินและมีเจตนาที่จะนำขึ้นบนอากาศยานเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตลอดจนนำมาตรการการจับคู่ผู้โดยสารกับสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Reconciliation) มาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.5.18 พัฒนาและนำมาตรการไปปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ขนส่งสินค้าและคูเรียร์ พัสดุด่วนพิเศษ อุปกรณ์ของสายการบิน (Company Material) จดหมายของสายการบิน (Company Mail) และอาวุธที่เจตนาจะนำขึ้นอากาศยานอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่ได้รับการรับรอง โดยมีการพัฒนาและนำมาตรการต่างๆไปใช้เพื่อให้มั่นใจว่าการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) และสินค้าที่จะนำไปขายในเขตบริเวณพื้นที่หวงห้ามและขายบนอากาศยาน (Merchandise) ตลอดจนสรรพภัณฑ์ (Stores) ที่จะนำขึ้นบนอากาศยานอยู่ภายใต้การควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมตามที่ได้รับการรับรอง

5.5.19 ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.5.20 จัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) สำหรับแต่ละจุดรักษาความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงจุดแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In Counter) เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่แก่พนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ที่ถูกต้อง

5.5.21 ขั้นตอนการปฏิบัติที่ใช้แจ้งให้ผู้ดำเนินงานสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด เมื่อบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามของลูกจ้างหาย ถูกขโมย หรือเมื่อไม่รับผิดชอบต่อบัตรนั้น หรือเมื่อบัตรอนุญาตของลูกจ้างซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วซึ่งไม่นำมาคืน

5.5.22 ตามที่ได้มีการดำเนินการประเมินความเสี่ยง จะต้องมั่นใจว่าได้มีการจัดทำมาตรการภาคพื้นที่เหมาะสมหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อบรรเทาการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับบ่า (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน ณ สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

5.6 ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน

ผู้เช่าพื้นที่ในสนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่ในสนามบินต้องมั่นใจว่าพนักงานของตนได้รับการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะการฝึกอบรมเรื่องความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Awareness) ทั้งนี้ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ผู้เช่าพื้นที่ที่มีการเข้าออกจากพื้นที่สาธารณะสู่พื้นที่เขตการบิน ต้องรับผิดชอบควบคุมการเข้าออกพื้นที่และต้องส่งแนวปฏิบัติเพื่อให้ผู้ดำเนินงานสนามบินพิจารณาความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

ผู้เช่าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ทั่วไปในสนามบิน จะต้องได้รับเอกสารส่วนที่เกี่ยวข้องในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการควบคุมการเข้าพื้นที่หวงห้าม

5.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Authority)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่และทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องการบินพลเรือนที่อาจเกิดจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

5.7.1 ป้องกันและตรวจจับการก่ออาชญากรรม บริเวณที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

5.7.2 เฝ้าระวังและลาดตระเวนพื้นที่สาธารณะของอาคารผู้โดยสารรวมถึงเขตรั้วรอบนอกอย่างสม่ำเสมอ

5.7.3 เฝ้าระวังผู้โดยสารขาเข้าและขาออกเป็นประจำซึ่งอาจจะมีบุคคลที่เป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนแฝงอยู่

5.7.4 จัดทำแผนเผชิญเหตุเพื่อตอบสนองและควบคุมเหตุการณ์ การจี้เครื่องบิน การวางระเบิด หรือภัยคุกคามอื่นๆ การจู่โจมภาคพื้นและการไม่ปฏิบัติตามกฎการบินทั่วไป โดยร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.7.5 จัดหาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่งอย่างน้อยจะต้องรวมถึงหน่วยต่อต้านการก่อการร้าย (Anti-terrorist Unit) การบุกเข้าแทรกแซงโดยใช้อาวุธ (Armed Intervention) การเจรจาต่อรองเพื่อช่วยเหลือตัวประกัน (Hostage Negotiation) และการทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Device Disposal)

5.7.6 จัดให้มีหน่วยติดอาวุธที่มีขีดความสามารถเคลื่อนที่เร็วในการตอบสนองต่อเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นที่สนามบิน

5.7.7 จัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านปฏิบัติการการรักษาความปลอดภัยการบินและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานรวมถึงให้การช่วยเหลือในการส่งเสริมการตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยระหว่างสาธารณชนและบุคคลที่ทำงานด้านการบิน

5.7.8 จัดให้มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Criminal Record Check) เมื่อได้รับการร้องขอจากผู้ดำเนินงาน

5.8 กระทรวงกลาโหม

หน่วยงานของกระทรวงกลาโหมจะต้องพร้อมปฏิบัติงานที่สนามบินในประเทศไทยในการใช้แผนเผชิญเหตุในส่วนของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน การปฏิบัติการใดๆของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะประสานงานกับศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก. - CTOC)

กระทรวงกลาโหมมีส่วนเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินโดยมีการจัดการด้านการต่อต้านการก่อการร้ายที่รวมเอาหน่วยงานของภาครัฐทั้งหมดทั้งในระดับกลยุทธ์และปฏิบัติงาน ณ สนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกัน กระทรวงกลาโหมดำเนินการภายใต้กรอบการทำงานของหน่วยงานเพื่อที่จะทำให้มั่นใจว่าจะมีความร่วมมือในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในฐานะเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนด้านสภาพแวดล้อมการรักษาความปลอดภัยการบิน กระทรวงกลาโหมสามารถจัดให้มีการตอบสนองต่อภัยคุกคามต่างๆของการบินได้ในระดับหนึ่ง ส่วนการปรับปรุงมาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันกระทรวงกลาโหมสามารถใช้ทหารและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันกับพลเรือนได้เพื่อที่จะช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย

5.9 กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานต่างๆ และประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้บรรลุเป้าหมายตามภารกิจของกระทรวง เพื่อให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยและทั่วถึง

5.10 กระทรวงมหาดไทย

กรณีเกิดสาธารณภัยฉุกเฉินในบริเวณสนามบิน กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ ให้ใช้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ เป็นแนวทางจัดการสาธารณภัย โดยไม่ขัดต่อหลักปฏิบัติระหว่างประเทศ

5.11 กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) มีความรับผิดชอบในการตรวจสินค้าหรือของที่นำเข้าหรือส่งออกจากประเทศไทยทางชายแดนรวมถึงสนามบินระหว่างประเทศเพื่อปกป้องประเทศชาติและสังคม หากพิจารณามุมมองการปฏิบัติงานของกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) จะต้องประเมินความเสี่ยงของสินค้าหรือของที่นำเข้าหรือส่งออกจากประเทศไทยที่ผ่านสนามบินระหว่างประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องให้ความสนใจในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการตรวจสินค้าหรือของที่นำเข้าหรือส่งออกทางสนามบินระหว่างประเทศที่อาจจะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความมั่นคงบริเวณสนามบินระหว่างประเทศหรือบริเวณชายแดน

5.12 กระทรวงการต่างประเทศ

5.12.1 กระทรวงการต่างประเทศมีส่วนร่วมต่อการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทยผ่านทางการทูตที่ออกแบบมาเพื่อสร้างความแข็งแกร่งด้านการรักษาความปลอดภัยและให้มีขีดความสามารถในการรักษาความปลอดภัยในระดับนานาชาติ โดยผ่านการสนับสนุนการทำกิจกรรมในระดับภูมิภาคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆในประเทศไทย ตลอดจนการจัดให้มีบริการการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยวต่อสาธารณชน

5.12.2 กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งทำงานร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีความรับผิดชอบดังนี้

5.12.2.1 อำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการสื่อสารในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยใช้ช่องทางการทูตกับรัฐอื่นๆ

5.12.2.2 ประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อนและระหว่างการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐโดยผ่านช่องทางทางการทูตที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.12.2.3 แลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเท่าที่สามารถจะปฏิบัติได้ โดยข้อมูลดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการรับรองและการเสนอขอให้รับรองข้อตกลงระหว่างประเทศ หรือข้อกำหนดต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้ประเมินผลกระทบต่างๆ นำข้อมูลที่ได้นั้นไปปฏิบัติจริง และกระจายข้อมูลที่เกี่ยวข้องใดๆ ไปยังผู้อื่นในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ถูกกำกับดูแลภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับนี้

5.13 กระทรวงยุติธรรม

กระทรวงยุติธรรมรับผิดชอบการใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในด้านการบินพลเรือน

5.14 สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.)

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในด้านการต่อต้านการก่อการร้ายสากล และเป็นหน่วยประสานงานระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภายในจังหวัดต่างๆและหน่วยงานภายในของรัฐ สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติจัดตั้งขึ้นเพื่อยกระดับการประสานงานกับหน่วยงานทั้งหมดของรัฐบาลเกี่ยวกับประเด็นความมั่นคงระดับชาติ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยการบิน สมาชิกของสภาความมั่นคงแห่งชาติประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐบาลไทยที่เกี่ยวข้องกับความพยายามในการต่อต้านการก่อการร้าย เช่นเดียวกับตำรวจและสำนักงานของผู้ว่าราชการจังหวัดจากแต่ละจังหวัด สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติควบคุมดูแลแผนการต่อต้านการก่อการร้ายแห่งชาติซึ่งกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของรัฐบาลไทยและจังหวัดต่างๆ โดยสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติเป็นผู้รับผิดชอบในการประเมินภัยคุกคามและกำหนดระดับของภัยคุกคามในประเทศไทย

5.15 สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ

สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ (National Intelligence Agency : NIA) มีความรับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประเมินข้อมูล เผยแพร่ข้อมูลด้านภัยคุกคามการบินพลเรือนและส่งผลกระทบต่อประเทศ ข้อมูลดังกล่าวจะต้องถูกส่งไปยังสภาความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Council: NSC) โดยดำเนินงานร่วมกับคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.16 บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด มีหน้าที่ต้องทำให้มั่นใจว่าไปรษณียภัณฑ์สำหรับขนส่งบนอากาศยานโดยสารมีความมั่นคง ปลอดภัยและปราศจากการนำวัตถุระเบิด กลอุปกรณ์ระเบิดแสวงเครื่อง หรือระเบิดเพลิง ในฐานะผู้ดำเนินงานไปรษณีย์ที่เป็นตัวแทนจะต้องจัดการไปรษณีย์ระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ทั้งนี้ บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับคณะกรรมการบินพลเรือนฉบับที่ 93 ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

5.17 การบินทั่วไป (General Aviation) และงานให้บริการทางอากาศ (Aerial Work)

ผู้ประกอบการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศ ต้องทำให้มั่นใจว่าจะเป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่มีผลบังคับใช้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เป็นการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศ ซึ่งจะไม่ทำให้เกิดการผ่อนปรนต่อการดำเนินการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ ให้ขึ้นกับผล

การประเมินความเสี่ยงที่ตนจัดทำขึ้น นอกจากนั้นต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าออกพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ของสนามบิน

5.18 ตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้องพัฒนา นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตัวแทนควบคุมที่รับสินค้า ห่อพัสดุ หรือวัตถุอื่นๆที่ขนส่งทางอากาศบนอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อการยืนยันของวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงใดๆที่จะเกิดต่ออากาศยานนั้นมีน้อยที่สุด ซึ่งรวมถึงความรับผิดชอบต่อขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยเฉพาะดังต่อไปนี้

ก) การยอมรับวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อการขนส่งทางอากาศโดยทันทีต้องมาจากผู้ส่งทราบตัวตนและผู้ส่งไม่ทราบตัวตน

ข) เมื่อมีผู้ส่งไม่ทราบตัวตน ต้องดำเนินการทำให้ทราบตัวผู้ส่ง รวมถึงตรวจค้นสินค้าและวัตถุอื่นๆเพื่อทำให้มั่นใจว่าผู้ส่งไม่ได้บรรจุสิ่งต่างๆหรืออุปกรณ์ใดๆที่จะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของการบิน

ค) ทำให้มั่นใจว่าจากเวลาที่รับจนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งจากผู้ดำเนินการนั้น ไม่มีการนำสิ่งของใดๆไม่ว่าอะไรก็ตามเข้าไปในคลังสินค้าหรือตู้เก็บสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต

ทั้งนี้ตัวแทนควบคุมต้องปฏิบัติตามข้อบังคับคณะกรรมการบินพลเรือนฉบับที่ 93 ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

5.19 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนของตนกับผู้เป็นเจ้าของ

เนื่องจากอาจจะมีการมอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินจากผู้เป็นเจ้าของผ่านไปยังตัวแทน ความสัมพันธ์ในรูปของการทำสัญญาหรือความสัมพันธ์อื่นใดระหว่างผู้เป็นเจ้าของและตัวแทนของตนจะไม่กระทบความรับผิดชอบของผู้เป็นเจ้าของ อย่างไรก็ตามความรับผิดชอบใดเป็นความรับผิดชอบเฉพาะของตัวแทน จะต้องระบุรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้เป็นเจ้าของ

ผู้เป็นเจ้าของจะต้องรับผิดชอบในการนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้ไปปฏิบัติอย่างเหมาะสมและปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง ถ้าความรับผิดชอบใดๆที่ไม่ได้ถูกนำไปปฏิบัติหรือนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะถือว่าเรื่องดังกล่าวมีข้อบกพร่องและจะดำเนินการแก้ไขตามความเหมาะสม

5.20 หน่วยงานอื่นๆ

หน่วยงานอื่นๆของรัฐบาล หน่วยงานเอกชนและหน่วยงานอื่นๆที่มีหน้าที่ตามกฎหมายและปฏิบัติหน้าที่ที่สนามบินจะต้องปฏิบัติตามาตรการรักษาความปลอดภัยและวิธีดำเนินการการรักษาความปลอดภัยที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร

6.1 คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC)

คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC) จัดตั้งขึ้นเพื่อให้มีการประสานงานเกี่ยวกับกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้อย่างครอบคลุมทุกประเด็นและเกิดผลประโยชน์สูงสุด โดยให้คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนมีองค์ประกอบดังนี้

1. ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ประธานคณะกรรมการ
2. ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
3. ผู้แทนกระทรวงการคลัง	กรรมการ
4. ผู้แทนกระทรวงยุติธรรม	กรรมการ
5. ผู้แทนกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
6. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ	กรรมการ
7. ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
8. ผู้แทนกองบัญชาการกองทัพไทย	กรรมการ
9. ผู้แทนกองทัพอากาศ	กรรมการ
10. ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน	กรรมการ
11. ผู้แทนศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล	กรรมการ
12. ผู้แทนสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ	กรรมการ
13. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
14. ผู้แทนสำนักข่าวกรองแห่งชาติ	กรรมการ
15. ผู้แทนกองบัญชาการตำรวจสันติบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
16. ผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	กรรมการ
17. ผู้แทนกรมศุลกากร	กรรมการ

18. ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)	กรรมการ
19. ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	กรรมการ
20. ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
21. ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ	กรรมการ
22. ผู้แทนบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	กรรมการ
23. ผู้แทนสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย	กรรมการ
24. ผู้แทนสมาคมนักบินไทย	กรรมการ
25. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
26. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการและเลขานุการ
27. เจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามที่ผู้อำนวยการมอบหมาย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
28. ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นครั้งคราว ตามที่คณะกรรมการแต่งตั้ง	กรรมการ

ซึ่งคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเกี่ยวกับมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่จำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภัยคุกคาม

2. ดำเนินการทบทวนและให้ข้อเสนอแนะอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีการปรับแก้มาตรการที่จำเป็นโดยสอดคล้องกับสถานการณ์ภัยคุกคาม ตลอดจนเป็นไปตามการพัฒนาเทคโนโลยีและเทคนิคด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

3. ดำเนินการประสานงานว่าด้วยเรื่องมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการและข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) และเป็นไปตามสถานการณ์ภัยคุกคาม

4. เสนอแนะนโยบายและกฎระเบียบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนใหม่ๆ ตลอดจนผลักดันให้หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำหรือแก้ไขกฎระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

5. สนับสนุน และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบสนามบินแห่งใหม่หรือขยายสิ่งอำนวยความสะดวกเดิมที่มีอยู่

6. ทบทวนข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee : ASC) และคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

7. พิจารณาแนวทางการประสานความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศและรัฐอื่นๆ เพื่อให้บรรลุถึงมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งเป็นการกระตุ้นให้มีการรักษาความปลอดภัยการบินในภาพรวมทั้งหมด

8. ให้ข้อมูลตลอดจนคำแนะนำเกี่ยวกับบริบทของข้อมูลความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยนำไปพิจารณาเป็นระดับความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต่อไป

9. ให้คำแนะนำ พิจารณาปรับปรุง และให้ความเห็นชอบต่อข้อแก้ไขของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและภัยคุกคาม ตลอดจนให้ความเห็นชอบต่อข้อแก้ไขของ NCASP

10. พิจารณาอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) เพื่อให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)

11. พิจารณาอนุมัติแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้มีการตรวจสอบระดับการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)

12. แต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระทำกิจการอันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

13. ดำเนินการด้านอื่นๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

14. จัดให้มีการประชุมเกี่ยวกับด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ซึ่งจะต้องมีการบันทึกรายงานการประชุมเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐานพร้อมทั้งดำเนินการแจกจ่ายให้กับคณะกรรมการฯและประธานคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยของแต่ละสนามบิน

6.2 คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee)

ผู้ดำเนินงานสนามบินในประเทศไทย จะต้องจัดให้มีคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน เพื่อช่วยและให้การสนับสนุนผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย จุดประสงค์ของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยคือการทบทวนและพัฒนามาตรการตลอดจนขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินภายใต้ปัจจัยหลักที่กำหนดไว้ คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบินเป็นหน่วยประสานงานในการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยไปปฏิบัติที่สนามบินระหว่างหน่วยงานที่เข้าร่วมในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน สมาชิกของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินจะต้องจัดตั้งขึ้นให้สอดคล้องกับความต้องการของสนามบิน โดยทั่วไปแล้วองค์ประกอบของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยควรจะเป็นดังต่อไปนี้

1. ประธานคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน

- ผู้จัดการสนามบินหรือบุคคลอื่นที่เหมาะสมที่ได้รับการเห็นชอบโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2. สมาชิก ควรจะรวมถึงผู้แทนจากหน่วยงานดังต่อไปนี้

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ตามที่จะสามารถปฏิบัติได้)
- ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- หน่วยงานทหารในพื้นที่
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
- กรมศุลกากร
- กรมควบคุมโรค
- สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร
- สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
- ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- ผู้รับขน/ตัวแทนผู้รับขน

- หน่วยงานที่ให้บริการภาคพื้น

- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของผู้ดำเนินงานสนามบิน

3. เลขานุการคณะกรรมการ

ความรับผิดชอบของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบินจะไม่ไปแทนที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายหรือที่กำหนดขึ้นของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งในคณะอนุกรรมการฯ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินคือ

1) ทำให้มั่นใจว่าได้มีการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

2) ทำให้มั่นใจว่าแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)ให้ข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยไปใช้ เพื่อสะท้อนการปฏิบัติในปัจจุบัน

3) ติดตามมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานต่างๆและพิจารณาให้เกิดความเหมาะสมในการต่อต้านภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่สนามบินอย่างมีประสิทธิภาพ

4) ดูแลรักษา และพัฒนาแผนที่ (Maps) และแผนผัง (Charts) ของพื้นที่หวงห้ามที่สนามบิน สนามบินและพื้นที่อื่นๆ ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการของสนามบิน ซึ่งจะต้องรวมถึงตำแหน่งที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้าออก (Access Control Posts) จุดตรวจค้น (Security Screening Checkpoints) และรายละเอียดของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ถูกนำไปวางประจำตามจุดต่างๆ ของสนามบิน

5) ทำให้มั่นใจว่าข้อกำหนดต่างๆของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) สื่อสารกับบุคคลที่จำเป็นต้องรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6) ส่งเสริมการรวมกันของมาตรการการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานทั้งหมดในการขยายหรือการพัฒนาสนามบิน

7) จัดตั้งและบำรุงรักษาการสื่อสาร การประสานงานที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการประชุมปรึกษาหารือในเรื่องที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน

8) ทำให้มั่นใจว่า ได้มีการปฏิบัติตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องรวมถึงการฝึกอบรมเพื่อก่อให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness Training) การสำรวจด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Surveys) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบเฉพาะ

ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Inspection) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) และรวมถึงการสืบสวนการรักษาความปลอดภัย (Investigation) ถ้าพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความจำเป็น

9) ทำการทบทวนการจัดการการรักษาความปลอดภัยทั่วทั้งสนามบินเป็นประจำและรักษาเอกสารแสดงรายการของจุดที่ล่อแหลมต่างๆรวมถึงเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญ

10) ทบทวนมาตรการการรักษาความปลอดภัย ขั้นตอนการปฏิบัติและแผนต่างๆเพื่อทำให้แน่ใจว่ามาตรการการรักษาความปลอดภัยและแผนเหล่านี้มีความเพียงพอสาหรับสถานการณ์ปกติและจะต้องพัฒนาแผนเผชิญเหตุเพื่อรองรับช่วงระยะเวลาภัยคุกคามและช่วงระยะเวลาที่ตึงเครียดที่เพิ่มสูงขึ้นและสถานการณ์ฉุกเฉินอื่นๆ

11) ทบทวนผลของการสำรวจการรักษาความปลอดภัยและผลการตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติที่สนามบินสนามบินเพื่อพิจารณาและให้คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่องใดๆที่ถูกระบุต่างๆให้รวดเร็วยิ่งขึ้น

12) ทบทวนการรักษาความปลอดภัย ณ จุดล่อแหลมต่างๆ เครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเสมอซึ่งหากมีการละเมิดการรักษาความปลอดภัยหรือการแทรกแซงใดๆ ที่จุดดังกล่าวสิ่งเหล่านี้อาจจะเป็นภัยต่อการดำเนินงานของอากาศยานและสนามบิน

13) ทำให้แน่ใจว่าข้อกำหนดของทางราชการที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

14) สำหรับการรักษาความปลอดภัยที่สูงขึ้นหรือการปรับปรุงมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงโดยได้ปฏิบัติทันทีและมีประสิทธิผลในลักษณะที่มีการประสานงานกันอย่างทั่วถึง

15) แจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถึงสภาพปัจจุบันของมาตรการขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยที่ใช้อยู่ที่สนามบินและเพื่อใช้อำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำหรับการแก้ไขปัญหาใดๆที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ประเด็นการกำกับดูแลซึ่งส่งผลกระทบต่อการปกป้องสนามบินและกิจกรรมต่างๆที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศซึ่งไม่สามารถแก้ไขในระดับท้องถิ่นได้

16) ทบทวนความต้องการสำหรับการให้ความรู้เรื่องการรักษาความปลอดภัยและการฝึกอบรมพนักงานของสนามบินและพนักงานอื่นๆ รวมทั้งจัดทำแผนฝึกอบรมแบบครอบคลุมตามความเหมาะสม

17) มั่นใจว่ามีการประสานงานกันในเรื่องของมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และระบุหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างเหมาะสมของหน่วยงานต่าง ๆ

ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะลงในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

อำนาจของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบินให้อยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) อำนาจนี้รวมถึงข้อมูลของประธานคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน องค์ประชุม ขอบเขตหน้าที่และรายละเอียดการดำเนินงาน รวมถึงความถี่ในการประชุมซึ่งอย่างน้อยต้องประชุม 1 ครั้ง ใน 1 ไตรมาส การร่างและการแจกวาระการประชุม และรายละเอียดของการติดตามผลงานเท่าที่จำเป็น สำเนาวาระการประชุมแต่ละครั้งต้องเสนอสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน ประธานที่ประชุมจะเป็นผู้กำหนดการประชุม อย่างไรก็ตามสมาชิกหรือผู้แทนสมาชิกของ แต่ละหน่วยงานอาจร้องขอให้มีการจัดประชุมก็ได้ ส่วนการจัดการประชุมวิสามัญของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยจะมีขึ้นเมื่อจำเป็น

6.3 ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Manger)

ผู้ดำเนินงานสนามบินแต่ละแห่งในประเทศไทย จะต้องแต่งตั้งผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยจะรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้จัดการสนามบินในการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนไปใช้ซึ่งกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และในการประสานความรับผิดชอบการรักษาความปลอดภัยการบินกับหน่วยงานอื่นๆที่สนามบิน ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยไม่ควรมีหน้าที่อื่นใดและควรได้รับการสนับสนุนทรัพยากรอย่างเพียงพอเพื่อให้ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยเหล่านี้รับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนอย่างเต็มความสามารถ

6.4 แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme: ASP)

เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ดำเนินงานสนามบินแต่ละแห่งต้องพัฒนา นำไปใช้และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง ซึ่งแจงรายละเอียดแต่ละมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ที่สนามบินเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ห้ามผู้ดำเนินงานสนามบินให้บริการต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการการเดินอากาศต่างชาติที่อยู่ภายใต้แผนฯนี้ เว้นแต่ ได้รับการอนุญาตและมีแผนรักษาความปลอดภัยที่ต้อง

1) จัดให้มีความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานขณะดำเนินการการขนส่งเพื่อต่อต้านการก่ออาชญากรรมร้ายแรง การจี้อากาศยานและการนำอาวุธ วัตถุระเบิดหรือระเบิดเพลิงที่ไม่ได้รับอนุญาต ขึ้นไปบนอากาศยาน

2) จัดทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามโดยผู้จัดการสนามบิน

3) เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

4) ได้รับการรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5) ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติในการใช้เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น การนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ รวมถึงนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งชาติซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจขององค์กรต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) โดยจะต้องนำเสนอการเปลี่ยนแปลงให้คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) พิจารณาก่อนส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง

ผู้ดำเนินงานสนามบินต้อง

1) เก็บรักษาสำเนาที่เป็นปัจจุบันและให้มีความสมบูรณ์ของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และส่งสำเนาแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามที่ร้องขอ

2) จำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย และการเข้าถึงข้อมูลการรักษาความปลอดภัยที่เป็นความลับหรือส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงให้กับบุคคลที่จำเป็นต้องรู้เท่านั้น

3) เผยแพร่ส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบสำหรับนำไปปฏิบัติทั้งหมดหรือบางส่วนที่ต้องการ ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องรักษารายการที่เป็นปัจจุบันของทุกๆหน่วยงานที่ได้รับสำเนาหรือบางส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

4) ส่งคำร้องขอทั้งหมดสำหรับข้อมูลและข่าวสารที่สำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Sensitive Security Information; SSI) ที่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงโดยบุคคลอื่นๆถึงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5) กรณีบุคคลหรือหน่วยงานที่ร้องขอข้อมูลและข่าวสารที่สำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Sensitive Security Information; SSI) ต้องแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องรวบรวมสิ่งต่อไปนี้ให้อยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

1) ชื่อ ช่องทางการติดต่อ หน้าที่ เงื่อนไขการฝึกอบรมของผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย

2) คำอธิบายของพื้นที่หวงห้าม ให้รวมถึง

2.1) คำอธิบายและแผนที่ที่แสดงรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

2.2) กิจกรรมหรือหน่วยงานที่อยู่ในหรือติดกับเขตพื้นที่หวงห้ามซึ่งมีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย

2.3) มาตรการที่ใช้ในการควบคุมการเข้าออกพื้นที่หวงห้ามที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

2.4) ขั้นตอนการปฏิบัติที่ควบคุมการเคลื่อนไหวภายในเขตพื้นที่หวงห้ามรวมถึงระบบบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้าม

2.5) คำอธิบายของป้ายที่แสดงเขตพื้นที่หวงห้าม

3) คำอธิบายของเขตการบิน จะต้องรวมถึง

3.1) คำอธิบายและแผนที่ที่แสดงรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

3.2) กิจกรรมหรือหน่วยงานที่อยู่ในหรือติดกับเขตการบินซึ่งมีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย

3.3) มาตรการที่ใช้ในการควบคุมการเข้าออกเขตพื้นที่การบิน

3.4) มาตรการที่ควบคุมการเคลื่อนไหวภายในเขตพื้นที่การบินซึ่งรวมถึงระบบบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ที่มีความเหมาะสม

3.5) คำอธิบายของป้ายที่แสดงเขตพื้นที่หวงห้าม

4) คำอธิบายของพื้นที่ที่ต้องแสดงบัตรอนุญาตต้องรวมถึง

4.1) คำอธิบายและแผนที่ที่แสดงรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่นๆที่เกี่ยวข้องและ

4.2) กิจกรรมหรือหน่วยงานที่ติดกับพื้นที่ที่ต้องแสดงบัตรอนุญาต

5) คำอธิบายของเขตพื้นที่ปลอดอาวุธต้องรวมถึง

5.1) แผนภาพที่แสดงระยะโดยระบุรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

5.2) หน่วยงานที่รับผิดชอบการควบคุมการเข้าออกพื้นที่และการควบคุมการเข้าออกพื้นที่เมื่อจุดตรวจค้นผู้โดยสารนั้นไม่ได้ปฏิบัติงาน

5.3) มาตรการที่ใช้ควบคุมการเข้าออก

6) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆและเครื่องมือที่ใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการตรวจค้นรายบุคคลและสัมภาระ ถ้าหน้าที่เหล่านี้ได้มอบหมายให้ผู้ดำเนินงานสนามบิน

7) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆและเครื่องมือที่ใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการใช้เครื่องตรวจจับโลหะ ถ้ามีการนำไปใช้

8) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆและเครื่องมือที่ใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการใช้ระบบเอ็กซเรย์ ถ้ามีการนำไปใช้

9) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆและเครื่องมือที่ใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการใช้ระบบตรวจจับวัตถุระเบิด ถ้ามีการนำไปใช้

10) ขั้นตอนการปฏิบัติที่ใช้ให้สอดคล้องกับการตรวจสอบประวัติที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

11) คำอธิบายของระบบบัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่

12) ขั้นตอนการติดตามบุคคลภายนอกที่ได้รับอนุญาตเข้าไปในพื้นที่ต่างๆ

13) ขั้นตอนการปฏิบัติตนเมื่อเจอสิ่งใดหรือเหตุการณ์ใดที่ไม่เป็นไปตามกฎ ระเบียบในพื้นที่ควบคุม (Challenge Procedure)

14) แผนการฝึกอบรมที่กำหนด

15) คำอธิบายกฎหมายที่สนับสนุนการบังคับใช้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

16) ระบบการจัดเก็บและการรักษาความปลอดภัยเอกสารต่างๆ

17) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือที่ใช้เพื่อสนับสนุนหน้าที่การตรวจค้นของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ

18) แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan)

18.1) การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ขู่วางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน

18.2) กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดการเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ขู่วางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน

18.3) กำหนดผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและสั่งการในระดับสนามบินเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ขู่วางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน

18.4) กำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมในการเข้าจัดการกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ซึ่งต้องการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการจัดการ โดยขึ้นอยู่กับระดับภัยคุกคามของแต่ละเหตุการณ์

19) ขั้นตอนการปฏิบัติในการแจกจ่าย การเก็บรักษา และการทำลายแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน และข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นชั้นความลับ

20) ขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อประกาศให้ประชาชนรับทราบ

21) ขั้นตอนการจัดการเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

22) ขั้นตอนการควบคุมคุณภาพภายใน

23) ขั้นตอนการปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยอื่น (ถ้ามี) ซึ่งผู้ดำเนินงานสนามบินตั้งใจที่จะใช้กรณีที่เกิดภัยธรรมชาติ และเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือไม่ปกติอื่นๆ

24) แผนรักษาความปลอดภัยหรือขั้นตอนการปฏิบัติของผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน

25) มาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะเพื่อบรรเทาความเสี่ยงและป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายตามที่ได้มีการประเมินความเสี่ยงโดยหน่วยงานระดับชาติที่เกี่ยวข้อง

6.5 แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme : AOSP)

เพื่อให้สอดคล้องกับ หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และแต่ละกิจกรรมที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการการบินทั่วไป รวมถึงการปฏิบัติการการบินของบริษัทในประเทศไทย จะต้องพัฒนา นำไปใช้และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) โดยมาตรการรักษาความปลอดภัยต้องมีรายละเอียดเพื่อทำให้มั่นใจว่ามีความสอดคล้องกับข้อกำหนด เงื่อนไขของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) จะต้องส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อรับรอง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องแต่งตั้งหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นในระดับหน่วยงานและจะต้องปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ติดต่อประสานงานหลักของผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามที่ได้ระบุไว้ใน แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ไม่ว่าหัวหน้า

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือตำแหน่งอื่นที่แต่งตั้งสำหรับการรักษาความปลอดภัยจะต้องสามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศดำเนินการจัดทำ นำไปใช้และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่รับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

1) จัดให้มีความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานขณะดำเนินการขนส่งเพื่อต่อต้านการก่ออาชญากรรม การจี้อากาศยานและการนำอาวุธ วัตถุระเบิดหรือระเบิดเพลิงที่ไม่ได้รับอนุญาต ขึ้นไปบนอากาศยาน

2) จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) เป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจจากหน่วยงานดังกล่าว

3) แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) จะต้องได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ต้องมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1) จัดเก็บรักษาต้นฉบับของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ณ สำนักงานใหญ่

2) จัดให้มีสำเนาแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ฉบับสมบูรณ์ที่ใช้ได้ง่าย หรือ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) หรือวิธีการการนำไปใช้ที่เหมาะสมกับแต่ละสนามบินที่ใช้บริการ

3) จัดทำสำเนา แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ให้มีความพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบตลอดเวลา

4) จำกัดการเผยแพร่ เปิดเผย และความพร้อมของข้อมูลที่อยู่ใน แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) กับบุคคลต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องรู้เท่านั้น

5) หากต้องการข้อมูลและข่าวสารที่สำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Sensitive Security Information; SSI) ให้ส่งคำร้องขอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำตามแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่ระบุวิธีการปฏิบัติและขั้นตอนต่าง ๆไว้ เพื่อปกป้องผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน พนักงานภาคพื้นอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

เว้นแต่ได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ต้องมีรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้

1) จุดประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และความรับผิดชอบเพื่อให้แน่ใจว่าได้นำไปปฏิบัติได้จริง

2) มาตรการรักษาความปลอดภัยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Facilities) และอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินงานอากาศยาน

3) มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการตรวจและค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน (Search and Check)

4) มาตรการรักษาความปลอดภัยสัมภาระลงทะเบียน ไปรษณียภัณฑ์ สินค้า และสรรพภัณฑ์อากาศยาน (Aircraft Stores)

5) รายละเอียดของรายการอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) เช่น เครื่องตรวจจับโลหะ ระบบเอ็กซเรย์ ระบบตรวจจับวัตถุระเบิด เป็นต้น (ถ้ามีการนำไปใช้)

6) ขั้นตอนการปฏิบัติและรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเพื่อทำให้แน่ใจว่าไม่มีอาวุธ วัตถุระเบิดและอุปกรณ์อันตรายต่าง ๆ สิ่งของหรือของเหลวที่ถูกทิ้งไว้บนอากาศยาน ทั้งนี้ให้ขึ้นอยู่กับการประเมินความเสี่ยง

7) มาตรการการจับคู่สัมภาระกับผู้โดยสาร (Baggage Reconciliation)

8) มาตรการการปฏิบัติต่อผู้โดยสารที่ต้องคำพิพากษาของศาลหรือคำสั่งของศาลปกครองให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการส่งนักโทษภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ติดอาวุธผู้บังคับใช้กฎหมาย

9) มาตรการเกี่ยวข้องกับการขนส่งอาวุธที่ได้รับการอนุญาตขึ้นบนห้องผู้โดยสารอากาศยานและอาวุธที่ขนส่งใต้ท้องอากาศยาน

10) มาตรการการคุ้มครองห้องของผู้ควบคุมอากาศยานจากการบุกรุกโดยไม่มีอำนาจ

11) มาตรการการรักษาความปลอดภัยและการควบคุมการเข้าไปยังลานจอดอากาศยาน รวมถึงการตรวจตราและการดูแลอากาศยานบนลานจอด ระหว่างการให้การบริการ หรือในพื้นที่บำรุงรักษา

12) มาตรการต่าง ๆ ที่ทำให้มั่นใจถึงประสิทธิภาพของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และการประเมินแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

13) มาตรการการควบคุมบัตรอนุญาต ซึ่งรวมถึงการเก็บรวบรวมและส่งคืนบัตรอนุญาตสำหรับเข้าเขตพื้นที่หวงห้ามให้กับผู้ดำเนินงานสนามบินเมื่อพนักงานของตนหรือบุคคลที่ตนว่าจ้างพ้นหน้าที่ใน

การเข้าออกพื้นที่หวงห้าม หรือในกรณีที่บัตรหมดอายุ รวมถึงกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีสิทธิให้บริการอีกต่อไป ทั้งนี้แจ้งให้ผู้ดำเนินงานสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด เมื่อบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามของพนักงานของตนหรือบุคคลที่ตนว่าจ้างหาย ถูกขโมย หรือเมื่อไม่รับผิดชอบต่อบัตรนั้น หรือเมื่อบัตรอนุญาตของพนักงานซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วแต่ไม่นำมาคืน

14) รายละเอียดการควบคุมคุณภาพภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

15) มาตรการที่ใช้ให้สอดคล้องกับเอกสิทธิ์ห้องผู้ควบคุมอากาศยาน

16) แผนเผชิญเหตุ หรือแผนฉุกเฉินด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งรวมถึง

16.1) การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ขู่วางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน

16.2) ขั้นตอนปฏิบัติขณะทำการบิน เมื่อพบวัตถุต้องสงสัยหรือเชื่อว่าเป็นวัตถุต้องสงสัยอยู่บนอากาศยาน

16.3) การอพยพ (Evacuation) และการตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) บนภาคพื้น

16.4) มาตรการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่ถูกกำหนดให้ใช้ในช่วงเวลาของภัยคุกคามที่เพิ่มขึ้นสำหรับเที่ยวบินและเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง หรืออย่างใดอย่างหนึ่ง

17) โครงสร้างองค์กรและการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบสูงสุดด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Security Accountable Manager)

18) ขั้นตอนการรายงานอุบัติการณ์ทางด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

19) มาตรการรักษาความปลอดภัยสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) และการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และกระบวนการทำความสะอาดอากาศยาน (Aircraft Cleaning) และการบำรุงรักษาภาคพื้นดิน (Ground Maintenance Operation)

20) กระบวนการตอบสนองของผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน และพนักงานที่เกี่ยวข้องต่อเหตุการณ์ภัยคุกคามหรืออุบัติการณ์ ที่เป็นไปตามแผนเผชิญเหตุ

21) ขั้นตอนการบรรยายสรุป (Briefing) ของผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานในกรณีที่มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

22) การสรรหาและการฝึกอบรมของบุคลากรให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

6.6 แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้องจัดทำและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมที่มีรายละเอียดอยู่ในมาตรการรักษาความปลอดภัยแต่ละข้อ เพื่อทำให้แน่ใจถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบซึ่งเป็นข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ห้ามตัวแทนควบคุมใด ๆ นำส่งสินค้าให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ เว้นแต่ตัวแทนควบคุมใช้และปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ภายใต้กรอบของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุมต้องระบุถึงการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานเท่าๆกันกับการรักษาความปลอดภัยบุคคลและสัมภาระในการขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อต่อต้าน การก่ออาชญากรรมรุนแรงและสลัดอากาศ และต่อต้านการขึ้นไปบนอากาศยานของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต วัตถุระเบิดที่ไม่มีการอนุญาต ระเบิดเพลิง สารหรือวัตถุที่ก่อให้เกิดอันตราย ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

ตัวแทนควบคุมต้องแน่ใจว่าลูกจ้างของตนและตัวแทนต่าง ๆ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้อง

1) รักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยให้เป็นปัจจุบันและสมบูรณ์ และให้สำเนาแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2) จำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย การให้ข้อมูลที่เป็นความลับหรือหรือข้อมูลที่ที่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับบุคคลซึ่งจำเป็นต้องรู้

3) ส่งคำร้องขอสำหรับข้อมูลที่เป็นความลับหรือหรือข้อมูลที่ที่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านการรักษาความปลอดภัยโดยบุคคลอื่น ๆ ไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมให้รวมถึงองค์ประกอบต่างๆที่มีรายละเอียดอยู่ในเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมต้อง

1) ถูกออกแบบเพื่อป้องกันหรือยับยั้งการเข้าไปของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต และวัตถุระเบิด ระเบิดเพลิงและสารหรือวัตถุอันตรายที่นำขึ้นไปบนอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต

2) มีขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับการรับและส่งสินค้า

3) มีขั้นตอนการปฏิบัติและหลักสูตรที่ใช้ในการฝึกอบรมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของบุคคลใดๆ ซึ่งรับ จัดการ ขนส่ง หรือส่งสินค้าในนามของตัวแทนควบคุม

6.7 ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน (Airport Tenant Security Procedures)

ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบินแต่ละรายซึ่งเป็นผู้เช่าอาคารหรือพื้นที่ภายในอาคารของสนามบินที่สามารถผ่านเข้าไปยังพื้นที่ควบคุมและพื้นที่หวงห้าม (SRA) ของสนามบินที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัย จะต้องจัดทำ นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินให้เหมาะสมตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ขั้นตอนการปฏิบัติควรจะเขียนให้ครอบคลุมถึงส่วนประกอบต่างๆที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และส่งให้ผู้ดำเนินงานสนามบิน เพื่อพิจารณาความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

6.8 การรับรอง การแก้ไข และการคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย

ในส่วนนี้ให้ใช้กับให้ทุกหน่วยงานที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในการไปพัฒนาและนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)ไปใช้ โดยผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมต่างๆ ซึ่งในหัวข้อนี้จะเรียกหน่วยงานเหล่านี้ว่า “ผู้ดำเนินงาน”

ผู้ดำเนินงานแต่ละรายที่ถูกกำหนดให้มีแผนรักษาความปลอดภัยต้องส่งแผนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง ทั้งนี้การรับรองดังกล่าวจะเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (SOP) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติในการใช้เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น และการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ หากมีผลกระทบกับนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งชาติซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจขององค์กรต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงาน ผู้ดำเนินงานต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทำการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยของตน โดยการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบิน

พลเรือนแห่งประเทศไทย และการแก้ไขที่เสนอไปแล้วนั้นจะแสดงถึงระดับของการรักษาความปลอดภัยที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินงานมีความประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงแผนที่ได้รับการรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว หรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีคำสั่งให้ผู้ดำเนินงานแก้ไขเพิ่มเติมแผน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ สภาพแวดล้อมเหตุการณ์ และระดับของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป ให้ผู้ดำเนินงานยื่นแผนที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาให้การรับรอง

ถ้าสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพบว่ามีกรณีฉุกเฉินเร่งด่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศหรือการบินพาณิชย์ที่ทำให้ขั้นตอนการปฏิบัติในส่วนนี้ขัดกับประโยชน์สาธารณะ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อาจจะออกการแก้ไขปรับปรุงที่มีผลบังคับใช้ทันทีโดยไม่ต้องรอให้ผู้ดำเนินงานได้รับแจ้ง ในกรณีเช่นนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องรวบรวมข้อความสรุปเหตุผลและสิ่งที่ค้นพบสำหรับข้อแก้ไขเร่งด่วนนั้น ผู้ดำเนินงานจะต้องยื่นอุทธรณ์สำหรับเพื่อขอให้พิจารณาใหม่ อย่างไรก็ตามจะไม่เปลี่ยนวันเวลาที่มีผลบังคับใช้ของการแก้ไขฉุกเฉินเร่งด่วนนั้น

ในกรณีที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพบว่ามีสถานการณ์ฉุกเฉินที่ต้องการการปฏิบัติโดยทันที ซึ่งเมื่อคำนึงถึงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินแล้วทำให้ขั้นตอนการปฏิบัติในบทนี้ขัดแย้งกับประโยชน์สาธารณะ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะเพิกถอนแผนรักษาความปลอดภัยที่อนุมัติแล้วอย่างฉุกเฉิน โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบก่อน ในกรณีเช่นว่านี้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้ผู้ดำเนินงานทราบข้อเท็จจริง ความรับผิดชอบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบหรือคำสั่งที่ใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการเพิกถอนฉุกเฉินนั้น ผู้ดำเนินงานอาจจะอุทธรณ์สำหรับการพิจารณาใหม่ อย่างไรก็ตามคำอุทธรณ์นี้จะไม่มีผลในการเปลี่ยนวันบังคับใช้

หลังจากการเห็นชอบกับแผนรักษาความปลอดภัย ผู้ดำเนินงานแต่ละรายต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงต่อไปนี้

1) ขั้นตอนการปฏิบัติ มาตรการ การฝึกอบรม ขอบเขตพื้นที่ หรือบุคลากร ที่อยู่ในแผนรักษาความปลอดภัย

2) การดำเนินงานที่ทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงแผนรักษาความปลอดภัย

3) ผังหรือโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ใดๆที่ใช้ในกระบวนการตรวจค้น ทางเข้า หน้าที่ในการควบคุมการเคลื่อนไหว

ผู้ดำเนินงานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้ในแผนของตน ซึ่งเป็นไปตามระดับภัยคุกคามที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้หากเกิดเหตุฉุกเฉินให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุของผู้ดำเนินงาน

ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะออกจดหมายข่าว (Security Bulletin) เพื่อแจ้งผู้ดำเนินงานในเรื่องที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย จดหมายข่าว (Security Bulletin) ถือว่าเป็นคำแนะนำ เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นว่ามาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับการตอบสนองต่อการประเมินภัยคุกคามหรือต่อภัยคุกคามเฉพาะต่อการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะออกคำสั่ง (Security Direction) ที่กำหนดมาตรการบังคับใช้ต่างๆ

ผู้ดำเนินงานแต่ละรายต้องปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับคำสั่ง (Security Direction) ที่ออกให้ภายในเวลาที่กำหนดในคำสั่ง (Security Direction) ผู้ดำเนินงานแต่ละรายที่ได้รับคำสั่ง (Security Direction) ต้อง

1) จะตอบรับด้วยวาจาของคำสั่ง (Security Direction) กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายในเวลาที่กำหนดในคำสั่ง (Security Direction) และ

2) แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงมาตรการต่างๆ ที่ได้นำมาใช้ตามคำสั่ง (Security Direction) หรือจะนำมาใช้ ถ้าคำสั่ง (Security Direction) ยังไม่ถึงวันบังคับภายในเวลาที่กำหนดในคำสั่ง (Security Direction)

ในเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้ดำเนินงานไม่สามารถนำมาตรการในคำสั่ง (Security Direction) ไปปฏิบัติได้ ผู้ดำเนินงานต้องเสนอมาตรการที่ใช้แทนกันได้และเหตุผลของมาตรการนั้นให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทำการเห็นชอบ ผู้ดำเนินงานต้องส่งมาตรการต่างๆที่ขอใช้แทนภายในระยะเวลาที่ระบุในคำสั่ง (Security Direction) ผู้ดำเนินงานต้องนำมาตรการที่ขอใช้แทนนั้นที่เห็นชอบแล้วไปปฏิบัติ

ผู้ดำเนินงานที่ได้รับคำสั่ง (Security Direction) อาจจะตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับคำสั่ง (Security Direction) นั้น โดยการส่งข้อมูล ความคิดเห็น หรือเหตุผลโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยที่อาจจะแก้ไขคำสั่ง (Security Direction) ตามข้อสังเกตนั้น การส่งข้อสังเกตจะไม่มีผลต่อวันบังคับใช้

ผู้ดำเนินงานที่ได้รับคำสั่ง (Security Direction) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) และบุคคลแต่ละคนที่ได้รับข้อมูลจากคำสั่ง (Security Direction) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) ต้อง

1) จำกัดการได้รับคำสั่ง (Security Direction) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) และข้อมูลในเอกสารทั้งสองให้กับบุคคลที่จำเป็นต้องรู้สำหรับการปฏิบัติการ

2) ปฏิเสธที่จะให้คำสั่ง (Security Direction) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) และข้อมูลที่อยู่ในเอกสารทั้งสองกับบุคคลต่างๆที่ไม่ใช่บุคคลที่จำเป็นต้องรู้โดยปราศจากการอนุญาตที่เป็นลายลักษณ์อักษรของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

6.9 การสื่อสารกับสื่อมวลชน (News Media Communications)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ตอบคำถามเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่สื่อมวลชนเป็นผู้ถาม

ในกรณีที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่สามารถให้ข่าวได้ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องแต่งตั้งบุคคลใด ๆ เป็นผู้แทนในการตอบคำถามหรือสื่อสารกับสื่อมวลชน ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

6.10 การสื่อสารและความร่วมมือกับรัฐอื่นๆ (Communication and Cooperation with other States)

การร่วมมือกับรัฐอื่นๆเพื่อให้เกิดการปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลกที่สอดคล้องกัน ผลสำเร็จของการปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ ระหว่างรัฐ คือ

1) ช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยทั่วๆไป

2) ช่วยให้เกิดการนำไปปฏิบัติจริงและการปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3) เพิ่มระดับการรับรู้ของประชาชนที่เดินทางให้มากขึ้นและเพิ่มความมั่นใจในระบบการรักษาความปลอดภัยการบิน

4) ช่วยให้มีสิ่งสกัดกั้นจากผู้ที่มีความตั้งใจกระทำอันเป็นการอันแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะแลกเปลี่ยนส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่เหมาะสมแก่รัฐอื่น ๆ เมื่อรัฐนั้น ๆ ร้องขอ และจะให้ความร่วมมือกับรัฐอื่นๆ ในการปรับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อที่จะให้การปฏิบัติต่าง ๆ ระหว่างรัฐต่าง ๆ สอดคล้องกันและช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนโดยรวม

เมื่อรัฐอื่นใดร้องขอ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความร่วมมือแก่รัฐอื่น ๆ มากที่สุดเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ในการปรับมาตรการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่ใช้กับเที่ยวบินใด ๆ เป็นการเฉพาะเจาะจง หรือมาตรการที่ใช้กับเที่ยวบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศของรัฐนั้นๆ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความร่วมมือกับรัฐอื่นตามความจำเป็นในการพัฒนาและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ในระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและประเมินภัยคุกคาม หรืออย่างใดอย่างหนึ่งที่มีต่อการบินพลเรือน หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบถึงภัยคุกคามโดยข้อมูลได้มาจากแหล่งข่าวที่เชื่อถือได้ และภัยคุกคามดังกล่าวอาจจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของรัฐอื่น ๆ สำนักข่าวกรองแห่งชาติโดยการประสานงานผ่านคณะอนุกรรมการด้านการประเมินความเสี่ยงจะดำเนินการแจ้งผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยการบินของรัฐนั้นโดยเร็วที่สุด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรจะจัดให้มีการป้องกันและมีขั้นตอน

การจัดการที่เหมาะสมสำหรับข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความอ่อนไหวซึ่งได้รับจากรัฐอื่นๆด้วยหรือข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่อ่อนไหวซึ่งส่งผลกระทบด้านการรักษาความปลอดภัยของรัฐอื่นๆ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลดังกล่าวไม่ถูกนำมาใช้อย่างไม่เหมาะสมหรือการหลีกเลี่ยงการเปิดเผยข้อมูล ขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆจะถูกร้องขอโดยรัฐนั้นๆแต่อย่างน้อยที่สุดจะต้องถูกจำกัดไว้กับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบที่จำเป็นต้องรู้เท่านั้นและหากไม่ใช้ควรจะได้รับการเก็บรักษาโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวทั้งที่โดยตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะพิจารณาและเห็นชอบในคำร้องขอจากรัฐอื่นสำหรับบุคคลที่พกพาอาวุธในขณะเดินทางในระหว่างทำการบินเข้าและออกจากประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ จะรวบรวมและส่งต่อข้อมูลทั้งหมดให้กับรัฐอื่นๆ ผ่านทางระบบการบริการจราจรทางอากาศที่รับผิดชอบต่อการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานภายใต้การกระทำอันเป็นแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องสถานการณ์ และหน่วยงานอื่นๆ ตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุต้องให้ความช่วยเหลือต่ออากาศยานภายใต้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ระบบการจราจรทางอากาศ และการอนุญาตลงจอด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้แต่ละประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงรัฐผู้จดทะเบียน (State of Registry) รัฐผู้ดำเนินงาน (State of Operator) และรัฐของพลเมืองที่เป็นตัวประกัน ผู้เสียชีวิต และผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ

ข้อตกลงทวิภาคีเรื่องบริการทางอากาศ (Bilateral Agreement on Air Services) ควรจะรวมถึงข้อความที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีนโยบายที่จะใช้ Model Clause on Aviation Security and Bilateral or Regional Model Agreement

on Aviation Security ของคู่มือรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Doc 8973) ในการทำข้อตกลงทวิภาคี เรื่องบริการทางอากาศกับรัฐอื่น

การแจ้งเตือนใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายภายใต้บทนี้ต้องส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นลายลักษณ์อักษรโดยเร็วที่สุด โดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบต่อการเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบแต่ละกรณี

ยกเว้นข่าวกรอง ข้อมูลภัยคุกคาม คำร้องขอโดยรัฐอื่นๆภายใต้บทนี้ต้องส่งเป็นลายลักษณ์อักษรให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการประเมินและประสานคำร้องขอกับองค์กรที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบต่อการเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบคำร้องขอต่างๆ การตัดสินใจนี้จะส่งต่อไปยังผู้ร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยเร็วที่สุด เอกสารร้องขอใดที่ผ่านช่องทางการสื่อสารอย่างเป็นทางการ(การทูต)จะถูกส่งให้กระทรวงการต่างประเทศโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งกระทรวงการต่างประเทศจะส่งข้อมูลไปยังรัฐที่ร้องขอต่อไป สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะยังคงเก็บรักษารายชื่อของหน่วยงานต่างๆ เหล่านี้ทั้งหมดที่ได้รับข้อมูล

คำร้องขอที่เกี่ยวข้องกับข่าวกรอง ข้อมูลภัยคุกคามที่ทำภายใต้บทนี้ต้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังสำนักข่าวกรองแห่งชาติ ในหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการประเมินและประสานงานคำร้องขอให้กับองค์กรที่เกี่ยวข้องสำนักข่าวกรองแห่งชาติรับผิดชอบต่อการเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบในคำร้องขอ การตัดสินใจนี้จะส่งต่อไปยังผู้ร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรโดยสำนักข่าวกรองแห่งชาติโดยเร็วที่สุด

6.11 การประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Communication with ICAO)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้แจ้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในการแต่งตั้งให้เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ถ้าหน่วยงานนั้นๆ เปลี่ยนแปลงไป ประเทศไทยจะแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยไม่ชักช้า

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะจัดทำรายงานให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่ผิดต่อการบินพลเรือนตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความเห็นต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินทั้งหมด องค์ประกอบอุตสาหกรรม กลุ่มตัวแทนลูกจ้าง หรือ หน่วยงานของรัฐอาจจะร้องขอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้คำแนะนำเรื่องที่เกี่ยวข้องกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือเป็นตัวแทนในการนำเสนอต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแทนตนเอง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะอำนวยความสะดวกในการนำเสนอต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(ว่าง)

บทที่ 7 มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน อากาศยาน การบินทั่วไป และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ

7.1 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน

7.1.1 วัตถุประสงค์ (Objective)

วัตถุประสงค์ของบทนี้คือ ให้รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการที่ผู้ดำเนินงานสนามบินในประเทศไทยจะต้องนำไปปฏิบัติจริง เพื่อที่จะจัดให้เกิดสภาพแวดล้อมที่มีความมั่นคงปลอดภัยสำหรับการดำเนินงานด้านการบินพลเรือน

7.1.2 ความรับผิดชอบ (Responsibilities)

ผู้ดำเนินงานสนามบินมีความรับผิดชอบในการทำให้เกิดความมั่นใจว่ามาตรการที่มีรายละเอียดอยู่ในบทนี้ ได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงและถูกกำหนดขึ้นในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) (เอกสารแนบ 3)

7.1.3 ข้อกำหนดต่าง ๆ เกี่ยวกับการวางแผนสนามบิน (Airport Planning Requirements)

การออกแบบ (Design) แผนผัง (Layout) ของสนามบิน อาคารผู้โดยสาร อาคารคลังสินค้า และอาคารอื่น ๆ ที่มีช่องทางผ่านเข้าถึงบริเวณใดบริเวณหนึ่งของเขตการบิน ผู้ดำเนินงานที่เกี่ยวข้องจะต้องคำนึงถึงข้อกำหนดที่สำคัญที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

1) การควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับผู้โดยสาร รวมถึงบุคคลที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่ของสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) และการจับคู่สัมภาระกับผู้โดยสารนั้น

2) มาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับสินค้า คูเรียร์(Courier) พัสดุส่งด่วน ไปรษณียภัณฑ์ การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) สินค้าที่จะนำไปขายในเขตบริเวณพื้นที่หวงห้ามและขายบนอากาศยาน (Merchandise) ตลอดจนสรรพภัณฑ์ (Stores)

3) การป้องกันและควบคุมการเข้าออกเขตการบินและพื้นที่หวงห้าม และพื้นที่สำคัญต่างๆ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆที่มีความสำคัญต่อสนามบิน

4) การใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

7.1.4 แนวแบ่งพื้นที่เขตการบินกับพื้นที่สาธารณะ (Airside/Landside Boundaries)

แนวแบ่งระหว่างพื้นที่เขตการบินและพื้นที่สาธารณะต้องถูกกำหนดขึ้นที่สนามบิน การผ่านเข้าออกที่แนวแบ่งเขตนี้ต้องได้รับการปกป้องจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือการใส่กุญแจประตูทางเข้าโดยต้องได้รับการตรวจสอบเป็นประจำ

7.1.5 พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Areas)

ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องระบุพื้นที่ของสนามบินที่ได้รับการประเมินเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นสำคัญ รวมถึงการควบคุมการเข้าพื้นที่ การควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ ที่ต้องนำมาใช้กับพื้นที่ดังกล่าว เช่น พื้นที่ขาออกที่อยู่ระหว่างจุดตรวจค้นและอากาศยาน (หรือเรียกว่าพื้นที่ปลอดอาวุธ) หลุมจอดอากาศยาน พื้นที่เตรียมสัมภาระ (Baggage Make-up Area) พื้นที่ที่อากาศยานถูกนำไปให้บริการและมีสัมภาระที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว ซึ่งอาจรวมถึงอาคารสินค้า ศูนย์ไปรษณียภัณฑ์ ครัวการบิน และพื้นที่ทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการกำหนดของผู้ดำเนินงานสนามบินโดยอยู่บนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง

ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องส่งรายละเอียดพื้นที่หวงห้ามทั้งหมด รวมถึงแผนที่และแผนผังทางสถาปัตยกรรมของพื้นที่หวงห้ามที่ระบุไว้ในบทนี้ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ทั้งนี้ ให้ส่งรายละเอียดที่ใช้ทดแทนหรือแก้ไขต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อขอความเห็นชอบตามความจำเป็น พื้นที่หวงห้ามที่ได้รับความเห็นชอบต้องมีรายละเอียดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme)

ภายหลังจากการกำหนดพื้นที่หวงห้ามแล้ว ผู้จัดการสนามบินต้องมีการประกาศขอบเขตของพื้นที่หวงห้ามไว้โดยรอบและทางเข้าของพื้นที่นั้นอย่างเหมาะสม โดยให้แสดงรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme)

7.1.6 พื้นที่ควบคุม (Controlled Areas)

นอกเหนือจากพื้นที่หวงห้ามที่ระบุไว้ในข้อ 7.1.5 ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องระบุพื้นที่อื่นๆของสิ่งติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญภายในสนามบินหรือภายนอกสนามบินสำหรับการดำเนินงานสนามบินให้มีประสิทธิภาพซึ่งต้องมีการจำกัดการเข้าถึง พื้นที่ควบคุมเหล่านี้อาจหมายรวมถึงพื้นที่หรือสิ่งต่อไปนี้ เป็นอย่างน้อย

7.1.6.1 พื้นที่เขตการบินทั้งหมดที่อยู่นอกพื้นที่หวงห้าม

7.1.6.2 สิ่งติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งรวมถึง

1) สถานีรับ-ส่ง-ทวนสัญญาณการสื่อสารทางอากาศ เสาอากาศ และพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ตั้งอยู่

2) เครื่องช่วยในการเดินอากาศ เสาอากาศของเครื่องช่วยการเดินอากาศ และพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ติดตั้งอยู่

3) เรดาร์ เสาอากาศของเรดาร์ และพื้นที่มีเรดาร์ และเสาอากาศตั้งอยู่

4) พื้นที่ทั้งหมดที่ระบบไฟฟ้าสนามบินติดตั้งอยู่

5) ชุดอุปกรณ์สำคัญที่สำหรับใช้ด้วยกันกับสิ่งอำนวยความสะดวก (Accessory Equipment) เช่น เครื่องปั่นไฟ แผงเซลแสงอาทิตย์ ที่ใช้กับข้อ 1), 2), 3) และ 4) รวมทั้งพื้นที่อุปกรณ์เหล่านี้ติดตั้งอยู่

6) สถานีดับเพลิง คลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน คลังสินค้าศุลกากร และบริเวณ พื้นที่ที่มีสิ่งเหล่านี้ตั้งอยู่

7) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับบุคคลสำคัญ (VIP) ภายในอาคารผู้โดยสาร

7.1.7 การดำเนินคดีกับผู้ที่ละเมิดการรักษาความปลอดภัย (Prosecution)

บุคคลใด ๆ ที่เข้าไปในพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีเหตุผลอันควรอาจจะต้องถูกดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด

7.1.8 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures)

7.1.8.1 ทั่วไป

ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องแน่ใจว่าสนามบินมีสิ่งติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในสนามบินมีการป้องกันการบุกรุกและการนำวัตถุต้องห้ามเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาต โดยนำมาตรการป้องกันต่างๆมาใช้ร่วมกัน ได้แก่ สิ่งกีดขวางทางกายภาพ มาตรการควบคุมการเข้าพื้นที่ การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ สินค้าและวัตถุอื่นๆ การตรวจตราโดยการเดินตรวจและการตรวจตระเวนโดยใช้ยานพาหนะ

7.1.8.2 การรักษาความปลอดภัยแนวแบ่งเขตรอบสนามบิน (Perimeter Security)

ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องแน่ใจว่าแนวรอบสนามบินจะต้องถูกกำหนดแนวเขตและป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพและสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติที่เพียงพอที่จะป้องกันการบุกรุกเข้าไปยังพื้นที่เขตการบินและพื้นที่ที่ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะต่างๆของสนามบินโดยบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตทั้งที่ตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจก็ตาม รวมถึงการสร้างตระแกรงเหล็กป้องกันบุคคลผ่านเข้าในท่อน้ำทิ้ง ท่อหรืออุโมงค์ต่างๆด้วย

7.1.8.3 พื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม (Security Restricted and Controlled Areas)

ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องแน่ใจว่าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมได้รับการป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมตามที่สามารถทำได้ ถ้าไม่สามารถสร้างสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมได้จะต้องมีการตรวจตราให้เพียงพอเพื่อตรวจจับและป้องกันการเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต

การเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมจะต้องผ่านจุดควบคุมการเข้าออกที่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมอยู่ ส่วนช่องทางอื่นๆทั้งหมดที่ใช้ผ่านเข้า-ออกได้ เช่น ประตู หน้าต่าง ลิฟต์ ท่อต่างๆ เป็นต้น ต้องมั่นใจว่ามีการรักษาความปลอดภัยเมื่อผู้ไม่ได้รับอนุญาตนำมาใช้เป็นช่องทางสำหรับเข้า-ออกพื้นที่ดังกล่าว

7.1.8.4 พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside Security)

ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องมั่นใจว่าพื้นที่นอกเขตการบินจะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัย โดยมีมาตรการอย่างน้อย ดังนี้

1) การจัดให้มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ เช่น บริเวณพื้นที่ที่มีความเสี่ยงของสนามบิน

2) การจัดให้มีวิธีการควบคุมการเข้าไปยังพื้นที่สาธารณะซึ่งติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวของอากาศยานรวมถึงพื้นที่สาธารณะอื่นๆ ที่ต้องมีการควบคุมดูแล เช่น ถนนบริเวณอาคารผู้โดยสาร พื้นที่จอดรถ

3) การจัดการเพื่อปิดพื้นที่สาธารณะ เมื่อมีการแจ้งเหตุด่วนจากภัยคุกคามเพิ่มขึ้นและการลาดตระเวนพื้นที่ดังกล่าว

4) การกำหนดระยะห้ามจอดหน้าอาคารผู้โดยสาร ในระยะที่เห็นว่าเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร (ยกเว้นการจอดรถชั่วคราวเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่ผู้ดำเนินงานสนามบินกำหนด)

5) จัดให้มีการลาดตระเวนในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงจากการโจมตีอากาศยานโดยใช้อาวุธประทับบ่า หรืออาวุธที่มีคุณสมบัติใกล้เคียง

7.1.8.5 ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องมั่นใจว่าการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมจะถูกจำกัดเฉพาะ

ก) ผู้โดยสารที่แท้จริงซึ่งต้องมีหลักฐานการเดินทางที่ถูกต้องสำหรับการเดินทางโดยอากาศยาน และเอกสารที่ยืนยันตัวตนที่ออกโดยรัฐ (ทั้งนี้สนามบินจะต้องกำหนดพื้นที่ที่ผู้โดยสารสามารถเข้า-ออกได้)

ข) พนักงานที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ที่ถูกต้อง

ค) พนักงานเจ้าหน้าที่ตามระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยคุณสมบัติการมอบหมายการปฏิบัติหน้าที่และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558

บัตรแสดงการมอบหมายให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ (Inspector Credential) ออกให้เพื่อแสดงว่าผู้ถือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งมีอำนาจตามมาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 เพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนตามประเภทที่ได้รับการมอบหมาย

ทั้งนี้พนักงานเจ้าหน้าที่ฯ ตาม ค) จะต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ถูกกำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และเพื่อเป็นการยืนยันว่าพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รับการมอบหมายให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ (Inspector Credential) จริง จะต้องแสดงบัตรประจำตัวและแจ้งชื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety/Security Inspector) ให้กับผู้ดำเนินงานสนามบินทราบทุกครั้งก่อนเข้าไปยังพื้นที่หวงห้าม โดยรูปแบบของบัตรดังกล่าวจะอยู่ในเอกสารแนบ 6

ง) ผู้เยี่ยมชมที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามชนิดชั่วคราวและต้องมีการดูแลโดยพนักงานที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามที่ถูกต้องตามพื้นที่ที่ร้องขอไว้

ผู้ใดนอกเหนือจาก ก), ข), ค) และ ง) ข้างต้นที่เข้ามาในพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมอาจจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมายได้

ผู้โดยสาร

ผู้โดยสารต้องได้รับอนุญาตให้เข้าไปยังพื้นที่ปลอดอาวุธของพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่เขตการบินอื่นที่ใช้สำหรับการขึ้น-ลงอากาศยานของผู้โดยสาร ทั้งนี้ต้องถูกตรวจสอบ ดังนี้

ก) เอกสารการเดินทางที่แท้จริงและถูกต้องพร้อมกับวีซ่า(ตามความจำเป็น) เอกสารการเดินทางดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นหนังสือเดินทางหรือเอกสารประจำตัวที่ออกโดยภาครัฐของตัวเอง แต่บางครั้งอาจจะเป็นเอกสารที่ออกโดยคนละภาครัฐหรือคนละองค์กร เช่น บัตรคนต่างด้าว บัตรผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (Crew Member Certificates) เอกสารการเดินทางของแรงงานข้ามชาติและสหประชาชาติ หรือเอกสารที่ยืนยันตัวตนที่ออกโดยรัฐ

ข) บัตรผ่านขึ้นอากาศยานที่แท้จริงซึ่งออกโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ บัตรดังกล่าวควรแยกชื่อของผู้โดยสารที่ทำการลงทะเบียน

ทั้งนี้ ข้อกำหนดต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

พนักงาน

พนักงานตามข้อ 7.1.8.4 ข) และ ค) ต้องได้รับอนุญาตในการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุม โดยต้องมีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามที่ถูกต้องสำหรับการเข้าไปยังพื้นที่ที่ถูกออกแบบให้เป็นพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุมตามความจำเป็น หรือเอกสารที่ถูกต้องของหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับโดย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าพื้นที่ดังกล่าวข้างต้น

บัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามหรือเข้าพื้นที่ควบคุมของพนักงานต้องมีรายการอย่างน้อย ดังนี้

1) ภาพถ่ายของผู้ถือบัตร

2) วันหมดอายุ

3) พื้นที่ที่แสดงถึงพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ความคุมอย่างถูกต้อง

4) ชื่อของผู้ถือบัตร

ทั้งนี้ บัตรถาวรต้องมีอายุคราวละไม่เกิน 2 ปี และบัตรชั่วคราวต้องมีอายุคราวละไม่เกิน 90 วัน และต้องจัดให้มีการตามดูแล (Escort) โดยเจ้าหน้าที่ติดบัตรถาวรซึ่งสามารถติดตามดูแลผู้ติดบัตรชั่วคราวได้ไม่เกิน 5 คน

ยานพาหนะ

ยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตในการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุม โดยผู้ควบคุมยานพาหนะต้องแสดงบัตร อนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามที่ถูกต้องสำหรับการเข้าไปยังพื้นที่ที่ถูกออกแบบให้เป็นพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุมตามความจำเป็น

จำนวนของยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตในการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุม ต้องจำกัดไว้ให้น้อยที่สุดอย่างเหมาะสมเพื่อให้การปฏิบัติการด้านการบินพลเรือนมีประสิทธิภาพ โดยทั่วไปแล้วประเภทของยานพาหนะที่ต้องได้รับอนุญาตให้เข้าไปในพื้นที่หวงห้ามคือ

ก) ยานพาหนะขนส่งหรือลากจูงสินค้า

ข) ยานพาหนะในการรักษาความปลอดภัย

ค) ยานพาหนะบริการครัวการบิน

ง) ยานพาหนะบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง

จ) ยานพาหนะวีไอพี (VIP)

ฉ) ยานพาหนะอื่น ๆ ที่ได้รับอนุญาตโดยผู้จัดการสนามบิน

บัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามหรือเข้าพื้นที่ควบคุมของยานพาหนะแต่ละคันต้องติดให้ถาวรและอยู่ในตำแหน่งที่เห็นชัดเจน โดยมีรายการอย่างน้อง ดังนี้:

1) เลขทะเบียนของยานพาหนะ

2) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ

3) ระยะเวลาที่ถูกต้อง

4) พื้นที่ที่แสดงถึงพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ความคุมอย่างถูกต้อง

5) ช่องทางเข้าของยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตในการใช้เข้า-ออก

7.2 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน (Protection of Aircraft)

7.2.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของแผนนี้ เพื่อกำหนดมาตรการให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการในประเทศไทย ไม่มีวัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) หรือวัตถุต้องจำกัด (Restricted Items) หรือวัตถุที่ผู้โดยสารทิ้งไว้บนอากาศยาน (Left Behind Item) จากเที่ยวบินปกติและเที่ยวบินแวะผ่าน รวมถึงการเข้าถึงอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต (Unauthorized Access) ขณะที่จอดอยู่ในสนามบินในประเทศไทยก่อนทำการบิน

7.2.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติว่าจะต้องมีแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) เพื่อทำให้แน่ใจถึงการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานตนขณะอยู่ที่สนามบิน หน้าที่รับผิดชอบนี้ซึ่งรวมถึงมาตรการดังต่อไปนี้

7.2.3 การตรวจค้นและการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search and Aircraft Security Check)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องแน่ใจว่าอากาศยานทั้งหมดได้รับการตรวจค้นดังต่อไปนี้

ก) อากาศยานที่ถูกประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงจะต้องถูกตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) ก่อนนำอากาศยานเข้ามาทำการบิน และต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยหรือคุ้มกันนับตั้งแต่เริ่มตรวจค้นจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องนำรายการตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search Checklist) ของ ICAO มาใช้หรือรายการตรวจอื่นที่มีรายละเอียดไม่ต่ำกว่าของ ICAO

ข) อากาศยานอยู่ในระหว่างให้บริการ ระหว่างเตรียมการสำหรับเที่ยวบินถัดไป หรือระหว่างแวะพักอย่างน้อยจะต้องถูกตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check) โดยทันทีหลังจากผู้โดยสารลงจากอากาศยาน หรือช้าที่สุดก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นบนอากาศยาน และก่อนการนำสัมภาระและสินค้าขึ้นบนอากาศยานแล้วแต่กรณี อากาศยานต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยหรือคุ้มกันนับตั้งแต่เริ่มตรวจค้นจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง

อากาศยานแต่ละลำที่อยู่ในระหว่างให้บริการและไม่อยู่ในระหว่างให้บริการจะต้องอยู่ภายใต้มาตรการควบคุมและการรักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจจับบุคคลใด ๆ ที่อาจจะก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซง

โดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ในระหว่างการตรวจค้นและการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยต้องได้รับการปกป้องจากบุคคลใด ๆ ที่ไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งอาจก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การตรวจค้นอากาศยานและการตรวจสอบอากาศยานเพื่อความมั่นคงปลอดภัยทั้งหมดจะต้องถูกดำเนินการหลังจากผู้ให้บริการทั้งหมด (ครัวการบิน พนักงานทำความสะอาด สินค้าปลอดอากร และอื่นๆ) ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทั้งหมดได้ออกไปแล้ว ความสมบูรณ์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานจะต้องถูกรักษาไว้จนกว่าจะทำการดันอากาศยานออก (Push Back)

ทั้งนี้ การตรวจค้นอากาศยานและการตรวจสอบอากาศยานให้คำนึงถึงระดับภัยคุกคามที่ประกาศโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

7.2.4 การปกป้องอากาศยาน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องรับผิดชอบต่ออากาศยานของตนตลอดเวลา

การเข้าถึงอากาศยานที่จอดอยู่ จะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) สำหรับอากาศยานอยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft in Service) จะต้องควบคุมการเข้าถึงอากาศยานนับตั้งแต่เวลาที่เริ่มการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้เพื่อรักษาระดับความสมบูรณ์ของการตรวจสอบ (Maintain The Integrity of the Check)

ข) สำหรับอากาศยานไม่อยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft not in Service) ซึ่งได้ผ่านการตรวจค้นและนำเข้าสู่พื้นที่หวงห้าม จะต้องควบคุมการเข้าถึงอากาศยานนับตั้งแต่เริ่มตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้เพื่อรักษาระดับความสมบูรณ์ของการตรวจค้น (Maintain The Integrity of the Check)

อากาศยานแต่ละลำที่อยู่ในระหว่างให้บริการและไม่อยู่ในระหว่างให้บริการจะต้องอยู่ภายใต้มาตรการควบคุมและการรักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจจับบุคคลใด ๆ ที่อาจจะก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เมื่อใดก็ตามที่พบว่าการรักษาความปลอดภัยได้ลดลงผู้ดำเนินการอากาศยานต้องนำผู้โดยสารทั้งหมด รวมถึงสัมภาระ สินค้าและครัวการบินลงจากอากาศยาน เพื่อทำการตรวจค้นพื้นที่ทั้งหมดของอากาศยานและตรวจค้นบุคคลเหล่านั้นและสิ่งของที่ขนออกจากอากาศยานอีกครั้งหนึ่งก่อนจะขนขึ้นบนอากาศยาน

การเข้าถึงอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในระหว่างให้บริการจะต้องได้รับการควบคุม โดยคำนึงถึงระดับของภัยคุกคามและการประเมินความเสี่ยง ด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ต่อไปนี้

ก) ต้องปิดประตูห้องผู้โดยสาร ทั้งหมด

ข) อุปกรณ์การบำรุงรักษา อุปกรณ์การขึ้นอากาศยานและอุปกรณ์การขนของขึ้นอากาศยาน เช่น บันไดทางขึ้นผู้โดยสาร (Passenger Steps) สะพานเทียบอากาศยาน (Air Bridges) บันไดสำหรับการบำรุงรักษาอากาศยาน (Maintenance Steps) อุปกรณ์ยกสูง (High Loaders) จะต้องได้รับการระวังรักษาความมั่นคงปลอดภัยใน การถอน หรือ การนา ออกไม่ให้ติดกับตัวอากาศยาน (Retracted)

ค) การปิดประตูอากาศยานทุกบานต้องใช้ผนึกที่สามารถบ่งบอกถึงร่องรอยในการเปิดได้และจะต้องมีการบันทึกหมายเลขของผนึกทุกครั้งเพื่อใช้ในการตรวจสอบหมายเลขขณะที่นำอากาศยานกลับไปให้บริการอีกครั้งหนึ่ง

ต้องจอดอากาศยานไว้ให้ห่างไกลจากบริเวณแนวรั้วหรือแนวที่สามารถผ่านเข้ามาได้อย่างง่ายดายและจอดอากาศยานไว้ในบริเวณที่มีแสงสว่างที่ชัดเจน

7.2.5 การควบคุมการเข้าถึงอากาศยาน

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดทำมาตรการในการควบคุมการเข้าถึงอากาศยานของตนโดยให้มั่นใจว่าไม่มีบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงอากาศยานในสนามบินในประเทศไทย ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศใช้วิธีดำเนินการ และสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ระบุอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยของตนเพื่อทำหน้าที่ควบคุมการปฏิบัติการของอากาศยาน ดังนี้

ก) ป้องกันการเข้าไปในพื้นที่ที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต

ข) ป้องกันการเข้าถึงอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต

ค) ป้องกันการเข้าถึงคลังสินค้า สัมภาระลงทะเบียน การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ภายใต้การควบคุมของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทั้งนี้ หากมีผู้ไม่ได้รับอนุญาตเข้าใกล้บริเวณอากาศยาน เจ้าหน้าที่จะต้องทำการแสดงตัวเพื่อทำการตรวจสอบ (Challenge) หรือรายงานให้ฝ่ายรักษาความปลอดภัยสนามบินทราบโดยทันที เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวได้รับการดูแลตรวจตราอย่างเพียงพอและต่อเนื่องในการดูความเคลื่อนไหวของบุคคลระหว่างอาคารพักผู้โดยสารและอากาศยาน

7.2.6 การปกป้องเอกสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในการจัดการดูแลอากาศยานต้องทำการควบคุมและปกป้องบัตรโดยสาร ใบสั่งของเบ็ดเตล็ด บัตรผ่านขึ้นอากาศยาน บัตรแวะพัก บัตรการตรวจสัมภาระ บัตรรับสัมภาระ ตราประทับจดหมาย สติกเกอร์ปิดสัมภาระหรือสิ่งของอื่นใด หรือเอกสารอื่นที่สามารถใช้เพื่อทำการเข้าหรืออนุญาตให้เข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามหรือขึ้นบนอากาศยานได้

7.2.7 การป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในห้องนักบินในระหว่างทำการบิน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องใช้มาตรการที่เพียงพอเพื่อป้องกันผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในห้องนักบิน

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) สามารถดูได้ในเอกสารแนบ 4

7.3 การบินทั่วไป (General Aviation) และงานให้บริการทางอากาศ (Aerial Work)

วัตถุประสงค์ของหัวข้อนี้คือ การระบุรายละเอียดของมาตรการ และขั้นตอนการปฏิบัติที่ผู้ดำเนินงานสนามบินในประเทศไทยจะต้องนำไปปฏิบัติเพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติการของการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศ จะไม่ให้เกิดโอกาสสำหรับบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต ผ่านเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามและอากาศยาน หรือนำวัตถุต้องห้ามเข้ามาในพื้นที่หวงห้ามหรือนำขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย

7.3.1 หน้าที่รับผิดชอบ

ผู้ดำเนินงานสนามบินในประเทศไทย ต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยฉบับนี้

7.3.2 การควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security Controls)

การควบคุมการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศต่อไปนี้ จะต้องถูกนำไปปฏิบัติจริง ณ สนามบินในประเทศไทย

ก) อากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศ จะต้องไม่ถูกนำมาจอดในบริเวณใกล้เคียงกับอากาศยานพาณิชย์อื่นๆ

ข) ผู้ที่ขึ้นบนอากาศยานประเภทการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศ จะต้องไม่ปะปนกับผู้โดยสารของเที่ยวบินที่มีตารางกำหนดการ และของเที่ยวบินที่ไม่มีตารางกำหนดการที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ค) ถ้าเป็นไปได้ ผู้ที่จะขึ้นหรือมากับอากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศทั้งขาออกและขาเข้า ควรให้ผ่านอาคารผู้โดยสารการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศที่แยกออกต่างหาก และผู้โดยสารอากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศที่จะขึ้นหรือลงอากาศยานในลานจอดจะต้องถูกแยกออกจากผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้น หรือต้องให้โดยสารไปกับยานพาหนะสำหรับผู้โดยสารอากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศโดยเฉพาะ หรือต้องมีการเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา

ง) อากาศยานของการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศที่ไม่มีผู้ดูแล จะต้องถูกทำให้ปลอดภัยโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินงาน เพื่อป้องกันการลักขโมย การปิดล็อคประตูและ/หรือ ล็อคคันบังคับอากาศยาน

จ) ถ้าไม่มีอาคารผู้โดยสารการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศแยกออกต่างหาก ผู้ที่ขึ้นบนอากาศยานการบินทั่วไปจะต้อง

1) ผ่านเข้าทางช่องทางที่แยกออกจากอาคารผู้โดยสาร และถูกนำไปยังอากาศยานโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตามดูแลหรือยานพาหนะสำหรับวิ่งรับส่งบนลานจอด

2) เมื่อไม่สามารถหลีกเลี่ยงผ่านเข้าสู่พื้นที่ปลอดอาวุธของอาคารผู้โดยสาร จะต้องทำการตรวจค้นผู้ที่จะขึ้นอากาศยานการบินทั่วไป และงานให้บริการทางอากาศก่อนจะยินยอมให้ผ่านเข้าไปในพื้นที่ปลอดอาวุธ

3) อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยอื่นๆ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ของท้องถิ่นแต่ละสนามบิน

7.4 การรักษาความปลอดภัยบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศ (Protection of Navigational and other Vital Facilities)

ผู้ให้บริการด้านจราจรทางอากาศต้องพัฒนาและนำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อป้องกันระบบการนำร่องอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่สำคัญ ทั้งนี้รวมถึงข้อกำหนดในแผนเผชิญเหตุในกรณีที่เกิดการก่อกวน แทรกแซง หรือขาดหายแบบชั่วคราวของการให้บริการจราจรทางอากาศหรือที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ

7.5 มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม

ในกรณีเหตุการณ์ ณ ช่วงเวลานั้นมีแนวโน้มของภัยคุกคามที่สูงขึ้น ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมได้ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปกป้องสนามบิน อากาศยาน และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ ทั้งนี้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมนั้นจะต้องมีความเหมาะสม รวมไปถึงต้องมีการสุ่มตรวจและการดำเนินการที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Unpredictability) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการยับยั้ง ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยดังกล่าว

(ว่าง)

บทที่ 8 การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน

8.1 ผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage aka Unchecked Baggage)

8.1.1 วัตถุประสงค์

เพื่ออธิบายถึงรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อมั่นใจว่าผู้โดยสารไม่สามารถนำวัตถุต้องห้ามเข้ามาในบริเวณเขตปลอดอาวุธของพื้นที่หวงห้าม และไม่สามารถนำขึ้นบนอากาศยานได้ การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระฯ นั้นเป็นมาตรการเบื้องต้นที่สำคัญที่สุดในการป้องกันการนำอาวุธ (Weapon) วัตถุระเบิด (Explosive) หรือ วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) ขึ้นบนอากาศยาน

8.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องใช้มาตรการตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนเพื่อป้องกันหรือขัดขวางการนำอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุระเบิดแสวงเครื่อง วัตถุระเบิดเพลิงและวัตถุต้องห้ามไปกับบุคคลหรือสิ่งของใดๆก่อนขึ้นบนอากาศยานหรือเข้าไปในบริเวณเขตปลอดอาวุธ

นอกจากนี้ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่จะผ่านเข้าไปยังเขตปลอดอาวุธหรือพื้นที่หวงห้ามอื่น ๆ จะต้องได้รับตรวจสอบเพื่อค้นหา อาวุธ วัตถุระเบิด วัตถุระเบิดแสวงเครื่อง และระเบิดเพลิง ซึ่งมาตรการเหล่านี้ให้ใช้สำหรับทุกสนามบิน

ในการเข้าไปยังเขตปลอดอาวุธ ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องไม่อนุญาตในกรณีดังต่อไปนี้

1) บุคคลใดที่ขัดขืนการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

2) บุคคลใดที่ทำการขนส่งสิ่งของและสัมภาระฯ ซึ่งขัดขืนการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจค้นตามวิธีการปฏิบัติที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลหรือสิ่งของและสัมภาระไม่ลงทะเบียนในเที่ยวบินปกติและเที่ยวบินเปลี่ยนลำได้ถูกตรวจค้นโดยผู้ดำเนินงานสนามบินก่อนจะนำขึ้นบนอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินแวะผ่าน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินงานสนามบิน จะต้องมีมาตรการป้องกันการแทรกแซงโดยมิได้รับอนุญาต ให้กับผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) และสัมภาระไม่ลงทะเบียน โดยต้องมีมาตรการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันไม่ให้ปะปนกับผู้โดยสารที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้น

สำหรับในกรณีสถานที่นอกอาณาเขตประเทศไทย ซึ่งรัฐบาลของประเทศอื่นนั้นเป็นผู้ตรวจค้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแน่ใจว่าบุคคล สิ่งของและสัมภาระฯ ถูกตรวจค้นแล้วโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้นของประเทศนั้น ๆ

8.1.3 การตรวจค้นผู้โดยสาร

ผู้โดยสารขาออกทุกคน (ทั้งที่เป็นผู้โดยสารต้นทาง และเปลี่ยนลำ) ณ สนามบินภายในประเทศต้องถูกตรวจค้นโดยใช้วิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ เป็นอย่างน้อย

1) การตรวจค้นด้วยมือ

2) การตรวจค้นด้วยเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (WTMD)

3) การตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (HHMD)

4) การตรวจค้นด้วยเครื่องมือเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร (Full Body Scanner)

ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินงานประสงค์จะใช้วิธีการตรวจค้นนอกเหนือจากวิธีการดังกล่าวข้างต้น ให้แจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทราบ

บุคคลบางประเภทรวมถึงสัมภาระฯ ที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้น ให้ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด

การตรวจค้นด้วยมือนั้นควรใช้ผู้ตรวจที่เป็นเพศเดียวกันกับผู้ที่ถูกตรวจ หรือเว้นแต่จะระบุไว้ในบทอื่นของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ห้ามผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตให้บุคคลใดนำอาวุธ วัตถุระเบิดทุกชนิดติดตัวหรือมากับสิ่งของและสัมภาระฯ ของตนขึ้นบนอากาศยาน

ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ณ จุดตรวจค้นโดยมีหัวหน้าชุดตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินงานสนามบิน (ASP)

สำหรับผู้โดยสารในเที่ยวบินเปลี่ยนลำทุกคนต้องลงจากอากาศยานพร้อมสัมภาระ และต้องถูกตรวจค้นอีกครั้งก่อนที่จะกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อ กรณีนี้ไม่รวมถึงการลงจอดของอากาศยานที่ไม่มีกำหนดการลงจอดและไม่มีผู้โดยสารลงหรือขึ้นบนอากาศยาน

ในกรณีที่ผู้โดยสารผ่านในเที่ยวบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ที่มีความประสงค์จะลงจากอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานได้ลงมาพร้อมสัมภาระไม่ลงทะเบียน และต้องได้รับการตรวจค้นอีกครั้งก่อนได้รับอนุญาตให้กลับขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อ หากผู้โดยสารไม่ประสงค์จะลงจากอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ

ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (Crew Member) เจ้าหน้าที่สนามบินหรือบุคคลอื่นๆ ที่ไม่ใช่ผู้โดยสารที่ผ่านจุดตรวจค้นเข้าไปยังเขตปลอดอาวุธหรือพื้นที่หวงห้ามอื่น ๆ จะต้องถูกตรวจค้นในวิธีเดียวกันกับผู้โดยสาร โดยสัมภาระฯ ทุกชิ้นของบุคคลเหล่านี้จะต้องผ่านการตรวจค้นและตรวจสอบในลักษณะเดียวกับสัมภาระฯ เดินทางนำติดตัวขึ้นบนห้องผู้โดยสาร

8.1.4 การตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage aka Unchecked Baggage)

สัมภาระฯ ของผู้โดยสารขาออกทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารที่ออกเดินทางจากสนามบินต้นทาง ผู้โดยสารแวะพักและเดินทางต่ออากาศยานเดิม และผู้โดยสารแวะเปลี่ยนอากาศยาน ก่อนจะอนุญาตให้ผ่านเข้าไปยังพื้นที่ปลอดอาวุธของพื้นที่หวงห้ามหรือขึ้นบนอากาศยานต้องผ่านการตรวจค้น วัตถุต้องห้ามใดที่ถูกตรวจพบจะต้องถูกนำออกจากการครอบครองของผู้โดยสารหรือปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารผ่านเข้าไปยังพื้นที่รักษาความปลอดภัยหรือปฏิเสธไม่ให้ขึ้นบนอากาศยาน

สัมภาระฯ ของผู้โดยสารขาออกทั้งหมด ณ สนามบินในประเทศไทยจะต้องผ่านการตรวจค้น (Screening) เพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระฯ นั้นไม่มีอาวุธ (Weapon) วัตถุระเบิด (Explosive) หรือวัตถุต้องห้าม (Prohibited items) ขึ้นบนอากาศยานเพื่อใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

สัมภาระฯ ทั้งหมด ณ สนามบิน ต้องผ่านการตรวจค้นโดยใช้วิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

1) การตรวจค้นด้วยมือ

2) การใช้เครื่องมือเอกซเรย์แบบดั้งเดิม (Conventional X-ray Equipment)

3) การใช้เครื่องมือเอกซเรย์แบบความละเอียดสูง HDX (High Definition X-ray Equipment) ที่ติดตั้งอุปกรณ์ TIP (Threat Image Projection)

ทั้งนี้ลักษณะของการตรวจค้นสัมภาระฯ จะไม่อนุญาตให้บุคคลทำการแทรกแซงหรือสัมผัสวัตถุหรือสิ่งที่บรรจุอยู่ภายในในระหว่างการตรวจค้น นอกจากนี้จะต้องทำการสุ่มตรวจค้นด้วยเครื่องมืออย่างต่อเนื่อง (แม้ว่าวัตถุที่เจ้าหน้าที่ตรวจค้นพิจารณาแล้วว่าไม่มีอันตราย) ถ้าผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการตรวจค้นแล้วเข้าถึงสัมภาระเดินทางที่ยังไม่ได้ผ่านการตรวจค้น ให้ถือว่าผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้นและจะต้องถูกตรวจค้นอีกครั้ง นอกจากนี้จะต้องไม่อนุญาตให้นำสัมภาระเดินทางของผู้โดยสารหรือของพนักงานที่ไม่ให้ความยินยอมในการตรวจค้นสัมภาระเดินทางผ่านเข้าในพื้นที่ปลอดอาวุธหรือนำขึ้นไปบนอากาศยาน

ในกรณีใช้การตรวจค้นด้วยมือจะต้องตรวจค้นสัมภาระฯ ให้ครอบคลุมทุกส่วน โดยจะต้องสังเกตว่ามีร่องรอยที่มีพิรุธหรือน่าสงสัย เช่น น้ำหนักของสัมภาระเดินทางไม่เหมาะกับขนาดสัมภาระ ในกรณีที่มีข้อสงสัยต้องนำวัตถุออกจากสัมภาระฯเพื่อมาทำการตรวจค้นต่างหากแยกจากสัมภาระอื่น ๆ เมื่อวัตถุต้องสงสัยนั้นได้ถูกทำการตรวจค้นแล้ว สัมภาระฯที่บรรจุมานั้นอาจจะต้องทำการตรวจสอบอีกครั้งโดยการเอกซเรย์เพิ่มเติมหลังจากตรวจค้นด้วยมืออีกครั้งหนึ่งด้วย

ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการที่เหมาะสม (Appropriate Procedures) และความรับผิดชอบในการตรวจค้นด้วยมือกับผู้โดยสารและสัมภาระฯ จะต้องถูกบันทึกรายละเอียดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

8.1.5 การตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening)

การตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล ไม่ใช่การตรวจสอบที่ต้องทำเป็นประจำ อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่ต้องการให้จัดการตรวจค้นเป็นกรณีพิเศษ ได้แก่ ผู้โดยสารที่พาสิ่งของมูลค่าสูง ผู้โดยสารที่ใช้เครื่องมือคุมจังหวะการเต้นของหัวใจให้ปกติ และผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่ อาจให้ถูกตรวจค้นในบริเวณที่มิดชิด ในกรณีดังกล่าวผู้โดยสารและการตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage aka Unchecked Baggage) จะต้องถูกตรวจค้นโดย

1) การตรวจค้นทางกายภาพ หรือการตรวจสัมภาระฯทั้งหมดด้วยเครื่องเอกซเรย์

2) ใช้เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ อย่างไรก็ตามในกรณีที่ผู้โดยสารที่ใช้เครื่องมือคุมจังหวะการเต้นของหัวใจให้ปกติ และผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่ ให้ทำการตรวจค้นผู้โดยสารประเภทดังกล่าวทางกายภาพ เนื่องจากไม่สามารถใช้เครื่องมือตรวจจับโลหะตรวจผู้โดยสารประเภทดังกล่าวได้

3) ใช้พนักงานตรวจค้นที่ผ่านการฝึกอบรมในเรื่องดังกล่าว ก่อนทำการตรวจผู้โดยสาร เมื่อได้ทำการตรวจค้นเสร็จสิ้นลง พนักงานรักษาความปลอดภัยจะต้องเดินประกบ พาผู้โดยสารดังกล่าวไปยังพื้นที่ปลอดอาวุธ หรือบริเวณอื่นใดที่ใช้สำหรับขึ้นอากาศยาน

8.1.6 สิ่งของหรือเอกสารที่มีชั้นความลับ

สิ่งของหรือเอกสารที่มีชั้นความลับของหน่วยงานของรัฐบาลจะถูกตรวจสอบในระดับที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าไม่มีอาวุธและวัตถุอันตรายใดซ่อนอยู่ภายใน ถ้าเกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความปลอดภัยจะต้องไม่อนุญาตให้พาวัตถุดังกล่าวขึ้นบนอากาศยาน

8.1.7 การพกพาและการนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยานโดยได้รับอนุญาต

ในการอนุญาตให้นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนไปกับอากาศยานนั้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินงานสนามบินต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

8.1.7.1 ผู้ที่สามารถได้รับการอนุญาตในการพกพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยาน คือเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-Flight Security Officer: IFSO) โดยเจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รับมอบหมายอำนาจโดยภาครัฐและต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศฯ และต้องอยู่ภายใต้การทำข้อตกลงทวิภาคีระหว่างรัฐที่ต้องการส่ง (Sending State) และรัฐที่ต้องการรับ (Receiving State) เจ้าหน้าที่ดังกล่าวให้ประจำเที่ยวบิน

8.1.7.2 ผู้ที่สามารถนำอาวุธปืนพร้อมเครื่องกระสุน มีดังนี้

8.1.7.2.1 เจ้าหน้าที่ของรัฐ (Government Agent) ที่มีหน้าที่ในการอารักขาบุคคล รวมถึงการอารักขาบุคคลสำคัญของรัฐ และ เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Officer: LEO) ซึ่งได้รับอนุญาตโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามขั้นตอน ดังนี้

1) หน่วยงานต้นสังกัดของเจ้าหน้าที่ ต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบถึงเที่ยวบินที่จะนำอาวุธไปกับเที่ยวบิน อย่างน้อย 7 วันล่วงหน้า หรือในกรณีฉุกเฉินให้แจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ก่อนการออกเดินทาง

2) เจ้าหน้าที่ ต้องระบุข้อมูลของตนเองให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศโดยการแสดงหลักฐาน ได้แก่ รูปถ่ายใบหน้าชัดเจน ลายมือชื่อของบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้พกพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยาน และลายมือชื่อของผู้มีอำนาจอนุญาตของหน่วยงานหรือมีตราประทับของหน่วยงานที่ให้การอนุญาต บัตร ตราสัญลักษณ์หรืออุปกรณ์อื่นที่ลักษณะคล้ายกันไม่สามารถใช้ยอมรับในการนำมาเป็นหลักฐานได้

<u>เจ้าหน้าที่ที่ได้รับอนุญาตให้นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยานต้องปฏิบัติ ดังนี้</u>

1) ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์ขณะอยู่บนอากาศยาน

2) ห้ามขึ้นบนอากาศยานหากมีการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ภายใน 8 ชั่วโมง

<u>ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิบัติตามขั้นตอนในการอนุญาตนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยาน ดังนี้</u>

1) พิจารณาเอกสารในการอนุญาตการนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุน

2) ในกรณีเที่ยวบินระหว่างประเทศ ต้องมั่นใจว่าประเทศปลายทางและประเทศที่ต้องแวะผ่านอนุญาตให้นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนเข้าประเทศ ตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ

3) กำชับให้ผู้นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนได้ทราบถึงวิธีปฏิบัติรวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับในการนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุน

4) ห้ามให้บริการเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์แก่บุคคลผู้ได้รับอนุญาตนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุน

5) แจ้งผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) และผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยาน (Cabin Crew) ทั้งหมด ให้ทราบถึงจำนวนและตำแหน่งที่นั่งของผู้ได้รับอนุญาตนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยานก่อนทำการบิน

6) ในกรณีที่มีผู้ได้รับอนุญาตนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนมากกว่า 1 คน ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องได้รับการแจ้งถึงตำแหน่งที่นั่งของผู้ได้รับอนุญาตคนอื่นด้วย

7) ในกรณีที่เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายพาตัวบุคคลที่ต้องเดินทางเนื่องจากอยู่ในภายใต้คำสั่งศาลยุติธรรมหรือกระบวนการทางปกครอง เช่น บุคคลที่ถูกปฏิเสธเข้าประเทศ (Inadmissible Person) และบุคคลที่ถูกเนรเทศ (Deportee) บุคคลที่อยู่ในระหว่างกระบวนการยุติธรรม (Person in Lawful Custody) ไม่สามารถพกพาและนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นห้องโดยสารอากาศยานได้ อย่างไรก็ตาม อาจมีการอนุญาตให้มีการนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยานได้ โดยต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) และเก็บรักษาไว้ในพื้นที่ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้ (Inadmissible Person & Deportee) อย่างไรก็ตาม หากมีความจำเป็นในการนำอาวุธปืนให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศฯ

8) ต้องมีกระบวนการเพื่อให้มั่นใจว่าอาวุธปืนที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานต้องไม่ได้บรรจุกระสุน (Unloaded Weapon) ก่อนที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยาน และต้องเก็บไว้ในพื้นที่ควบคุมโดยผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) และจัดเก็บในพื้นที่ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้

8.1.7.2.2 บุคคลอื่นๆหรือผู้โดยสารที่มีความประสงค์นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุน ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมีกระบวนการเพื่อให้มั่นใจว่าอาวุธปืนที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานต้องไม่ได้บรรจุกระสุน (Unloaded Weapon) ก่อนที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยาน และต้องจัดเก็บอาวุธปืนและเครื่องกระสุนไว้ในพื้นที่ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้ ทั้งนี้อาวุธปืนดังกล่าวต้องไม่สามารถนำไปพร้อมกับสัมภาระไม่ลงทะเบียน

อย่างไรก็ตาม ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการประเมินความเสี่ยงก่อนการพิจารณาอนุญาตให้นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยาน และ มีสิทธิ์ในการปฏิเสธการนำอาวุธปืนและเครื่องกระสุน หากผลการประเมินพบว่ามีความเสี่ยงและอาจกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ถ้ากรณีมีผู้ที่นำอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด

ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะขนส่งอาวุธปืนไปกับอากาศยานได้ ต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศยืนยันว่าอาวุธปืนอยู่ในสัมภาระลงทะเบียนและผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ที่เหมาะสมตรวจสอบยืนยันว่าอาวุธปืนไม่ได้บรรจุกระสุน และ

2) อาวุธปืนจะต้องถูกเก็บไว้ในพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ในขณะอากาศยานระหว่างบริการ (Aircraft in service) โดยพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ (Inaccessible Area) หมายถึง พื้นที่นอกเหนือจากห้องโดยสาร (Cabin Compartment) ที่บุคคลใด ๆ ไม่สามารถเข้าถึงได้ เว้นแต่เป็นผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

8.1.8 บุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง

โดยทั่วไปแล้วบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง คือ ผู้โดยสารที่จะต้องเดินทางเนื่องจากอยู่ในระหว่างกระบวนการยุติธรรม ผู้โดยสารดังกล่าวรวมถึงผู้โดยสารเดินทางภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย บุคคลที่มีปัญหาทางจิตซึ่งเดินทางโดยมีผู้ควบคุมเดินทางไปด้วย และบุคคลต้องห้าม หากบุคคลเหล่านี้จะต้องมีผู้ควบคุมดูแลตามไปด้วย โดยไม่คำนึงถึงเหตุผลของการดูแล โดยผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องได้รับแจ้งถึงเจตนาของการนำพาบุคคลเหล่านี้ผ่านไปยังสนามบิน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สถานทูตหรือสถานกงสุลของประเทศต่าง ๆ เป็นต้น จะต้องแจ้งผู้ดำเนินการเดินอากาศล่วงหน้าตั้งแต่จองบัตรโดยสารและต้องไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมงก่อนเวลาทำการบินตามตารางเที่ยวบิน (Scheduled Departure Time) เมื่อมีบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครองตามที่ได้ระบุข้างต้นเดินทางไปด้วย

เมื่อมีบุคคลที่ต้องเดินทางเนื่องจากได้ถูกพิจารณาว่าเป็นบุคคลต้องห้ามหรืออยู่ภายใต้คำสั่งเนรเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่แวะพัก และรัฐปลายทาง ถึงข้อมูลที่แสดงถึงรูปพรรณสัณฐาน เหตุผลในการขนส่งบุคคลดังกล่าวและการประเมินภัยคุกคามของบุคคลดังกล่าว

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องรวมมาตรการและวิธีดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องในกรณีผู้โดยสารต้องเดินทางเนื่องจากอยู่ในภายใต้คำสั่งศาลยุติธรรมหรือกระบวนการทางปกครอง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศควรแจ้งให้ผู้ควบคุมอากาศยาน (PIC) ทราบในระหว่างการเตรียมข้อมูลก่อนทำการบิน (During Pre-flight preparation) แต่ไม่ช้าไปกว่าก่อนนำผู้โดยสารขึ้นบนอากาศยาน

<u>ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศรับบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครองดังกล่าว เว้นแต่</u>

1) หน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมนักโทษที่เป็นผู้กำหนดว่านักโทษเป็นผู้มีความเสี่ยงสูงหรือต่ำเรียบร้อยแล้ว

2) ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้สามารถพานักโทษที่มีความเสี่ยงสูงขึ้นบนอากาศยาน ได้เพียง 1 คน

ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ มีสิทธิ์ในการปฏิเสธการรับบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง หากบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงและอาจกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

8.1.9 สิ่งของที่ยึดได้ (Confiscated Articles)

เมื่อมีเหตุผลเพียงพอที่เชื่อได้ว่าสิ่งใด ๆ อาจจะเป็นสาเหตุของความไม่ปลอดภัยบนอากาศยาน พนักงานตรวจค้นจะต้องปฏิเสธสิ่งดังกล่าวไม่ให้ขึ้นไปยังอากาศยานหรือเข้าพื้นที่หวงห้ามได้ ในกรณีที่ได้ตรวจพบอาวุธปืน (Firearms) ระเบิด และวัตถุต้องห้ามอื่น ๆ ผู้โดยสารคนดังกล่าวจะต้องถูกสอบสวนต่อโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ

สิ่งที่ปฏิเสธไว้บางรายการอาจจะถูกพาไปกับอากาศยานจนถึงจุดหมายปลายทางของผู้โดยสาร โดยเก็บสิ่งดังกล่าวไว้ในห้องเก็บใต้ท้องอากาศยาน และส่งคืนให้แก่ผู้โดยสารเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับกรณีดังกล่าวต้องเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

8.1.10 การปะปนกันระหว่างผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วและผู้โดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจค้น

ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยและนำไปปฏิบัติเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าจะไม่มีการปะปนหรือติดต่อกันระหว่างผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วกับผู้โดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจค้นตามมาตรฐานที่กำหนดรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในกรณีที่มีการปะปนหรือติดต่อกันจะต้องมีการดำเนินการดังต่อไปนี้

1) พื้นที่ปลอดอาวุธ (The Sterile Area) จะต้องถูกตรวจค้นเพื่อหาอาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์อันตรายอื่น ๆ อย่างเต็มรูปแบบ

2) ผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วและสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage aka Unchecked Baggage) จะต้องถูกตรวจค้นอีกครั้งจึงจะอนุญาตให้ผู้โดยสารนำขึ้นบนอากาศยาน

3) หากพบว่าผู้โดยสารหรือสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว ไปปะปนกับผู้โดยสารหรือสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ยังไม่ตรวจค้น บนอากาศยาน อากาศยานลำดังกล่าวต้องถูกตรวจสอบห้องโดยสารอย่างละเอียด (Full Cabin Search) หรือ การตรวจสอบอากาศยาน (Aircraft Security Check) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการประเมินความเสี่ยง

8.2 สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

8.2.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของหัวข้อนี้คือการระบุรายละเอียดและขั้นตอนวิธีการปฏิบัติงานที่ต้องนำไปใช้ เพื่อให้มีความมั่นใจว่าสิ่งของหรือวัตถุต้องห้ามจะไม่ถูกนำขึ้นบนอากาศยานที่สนามบินในประเทศไทย การตรวจค้นกระเป๋าสัมภาระที่นำขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานทั้งหมดเป็นมาตรการเบื้องต้นที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งในการป้องกันการนำระเบิดขึ้นบนอากาศยาน

8.2.2 หน้าที่รับผิดชอบ

1. ผู้ดำเนินงานสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้ขั้นตอนวิธีการ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ประกอบการเพื่อการป้องกันและขัดขวางการนำวัตถุระเบิดหรือระเบิดเพลิงที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน

2. สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ที่ไปกับผู้โดยสารจากผู้โดยสารต้นทางและเปลี่ยนลำต้องถูกตรวจค้น และต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัย สำหรับสัมภาระลงทะเบียนแวะผ่าน ก่อนจะได้รับอนุญาตให้นำขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จำเป็นต้องตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารที่กล่าวถึงถ้าหากมีการตรวจค้นแล้วโดยผู้ดำเนินงานสนามบินก่อนจะนำเข้าสู่พื้นที่หวงห้าม และภายหลังการตรวจค้นนั้นต้องได้รับการปกป้องเพื่อไม่ให้มีการสัมผัสกันระหว่างสัมภาระลงทะเบียนกับบุคคลที่ยังไม่ได้ผ่านการตรวจค้นตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ทั้งนี้ในกรณีที่มีการปะปนหรือติดต่อกันของผู้โดยสารจะต้องมีการดำเนินการตรวจค้นอีกครั้ง

3. ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายต้องปฏิเสธการขนส่งสัมภาระหรือทรัพย์สินของบุคคลขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานถ้าไม่ยอมให้ทำการตรวจค้นตามกฎระเบียบของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

4. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารทั้งหมดนั้นได้รับการตรวจค้นหาวัตถุระเบิดและวัตถุระเบิดเพลิงแล้วก่อนนำขึ้นบนอากาศยานตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5. หากอยู่ภายนอกประเทศไทยซึ่งหน่วยงานต่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการทำการตรวจค้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารทั้งหมดนั้นได้รับการตรวจค้นจากหน่วยงานนั้น ๆ เรียบร้อยแล้ว

6. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารนั้น ได้รับมาอย่างถูกต้องโดยตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับมอบหมาย

7. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารนั้น ได้ติดแถบสัญลักษณ์เพื่อระบุเที่ยวบินก่อนที่จะเริ่มทำการบินของเที่ยวบินนั้นๆ รวมถึงต้องเก็บข้อมูลไว้เป็นเวลา 2 วัน หลังจากเที่ยวบินดังกล่าวได้สิ้นสุดลง ซึ่งสัมภาระลงทะเบียนบรรทุก (Unaccompanied Baggage) และคูเรียร์ (Courier) จะต้องได้รับการปฏิบัติเหมือนกับการตรวจค้นสินค้า

8. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้ขั้นตอนวิธีการตามแผนรักษาความปลอดภัยในการควบคุมสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ในการขนขึ้นอากาศยาน โดยมีวิธีการ ดังนี้

1) ป้องกันการนำวัตถุระเบิดหรือวัตถุระเบิดเพลิงขึ้นบนอากาศยาน

2) ป้องกันบุคคลอื่นที่มิใช่ เจ้าหน้าที่ หรือ ตัวแทนของผู้ดำเนินการอากาศยาน เข้ามาในบริเวณนั้น

9. ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศอนุญาตให้บุคคลใดขนส่งวัตถุต่อไปนี้เป็นสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

ก) อาวุธปืนที่บรรจุกระสุนแล้ว

ข) อาวุธปืนที่ไม่บรรจุกระสุน ยกเว้นในบางกรณี ดังนี้

1) ผู้โดยสารที่ได้แจ้งต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศทางวาจาหรือเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) กระเป๋าสัมภาระว่ามีอาวุธปืนที่ไม่บรรจุกระสุน

2) ผู้ที่มีอำนาจและหน้าที่ที่เหมาะสมตรวจสอบแล้วว่าอาวุธปืนไม่ได้บรรจุกระสุน

3) อาวุธปืนที่บรรจุอยู่ในกระเป๋าหรือบรรจุภัณฑ์ที่แข็งแรง (Hard-Sided Container)

4) อาวุธปืนอยู่ในตู้บรรจุสินค้าที่มีการปิดล็อคอย่างแน่นหนา และผู้ที่ตรวจกระเป๋าสัมภาระนั้นเป็นผู้ถือกุญแจหรือรหัสเปิด

5) อาวุธปืนเก็บไว้ในที่ซึ่งผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้แต่ต้องไม่ใช่ห้องโดยสารของอากาศยาน

ค) วัตถุระเบิดหรือระเบิดเพลิงใด ๆ ที่ไม่ได้รับอนุญาต

8.2.3 การระบุตัวผู้โดยสารกับสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Reconciliation)

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ถูกกำหนดให้ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยจะต้องไม่อนุญาตให้นำสัมภาระลงทะเบียนขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินต้นทาง สนามบินแวะผ่าน (Transit Airport) และสนามบินแวะเปลี่ยนลำ (Transfer Airport) นอกจากจะมีการดำเนินการตามมาตรการ ดังต่อไปนี้

1) สัมภาระลงทะเบียน แต่ละชิ้นจะต้องติดเครื่องหมายไว้ภายนอกเพื่อระบุว่าเป็นของผู้โดยสารคนใด

2) ผู้โดยสารผู้เป็นเจ้าของสัมภาระลงทะเบียน ดังกล่าวได้ทำการแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) กับเที่ยวบินที่พาสัมภาระลงทะเบียน นั้น

3) ก่อนจะนำสัมภาระลงทะเบียน ดังกล่าวขึ้นบนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน สัมภาระลงทะเบียน ได้ถูกเก็บรักษาไว้ในพื้นที่ภายในสนามบินที่สามารถผ่านเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวได้เฉพาะผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น

4) สัมภาระลงทะเบียน ทุกชิ้นที่ถูกรับเข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับนำขึ้นบนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน จะต้องถูกระบุชี้ชัดว่ามีผู้โดยสารเดินทางร่วมไปกับอากาศยานลำดังกล่าวหรือไม่ กระบวนการในการระบุชี้ชัดดังกล่าวอาจเป็นแบบใช้พนักงานปฏิบัติ (Manual) หรือแบบใช้เครื่องมือทางเทคนิคก็ได้

5) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารแต่ละคนที่ขึ้นบนอากาศยานและเป็นผู้ที่ถูกบันทึกไว้ว่าได้นำสัมภาระลงทะเบียน มาฝากไว้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อไปกับอากาศยาน โดยใส่ไว้บนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานนั้น เป็นบุคคลคนเดียวกันกับผู้โดยสารที่นำสัมภาระฯ มาฝากไว้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2. ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องจัดให้มีมาตรการที่จะทำให้มั่นใจว่าก่อนที่เที่ยวบินจะออกเดินทาง สัมภาระฯ ที่ไปกับผู้โดยสารทุกชิ้นจะต้องได้รับการยืนยันว่ามีผู้โดยสารบนอากาศยานเป็นเจ้าของ หากสัมภาระฯ ใดไม่มีเจ้าของอยู่บนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องไม่นำขึ้นหรือนำออกไปจากอากาศยานก่อนที่จะทำการบิน หากผู้โดยสารคนใดที่แสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check in) กับเที่ยวบินโดยมีสัมภาระฯ ที่อยู่บนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน ซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ได้อยู่บนอากาศยานนั้น สัมภาระฯ นั้นต้องถูกนำออกจากอากาศยานเที่ยวบินนั้น

3. บัญชีแสดงรายการสัมภาระฯ ที่ไปกับผู้โดยสารหรือหลักฐานอื่นใดที่ใช้ยืนยันถึงเอกลักษณ์และการตรวจค้นสัมภาระฯ ดังกล่าว จะต้องถูกลงนามโดยบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่รับผิดชอบ ตลอดจนผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเก็บรักษาเอกสารดังกล่าวข้างต้นไว้เป็นระยะเวลา 48 ชั่วโมง (รอการยืนยันจากสายการบิน) และพร้อมที่จะให้ตรวจสอบในกรณีเมื่อมีการร้องขอโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

8.2.4 การตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ที่ไปกับผู้โดยสาร

1. ต้องมีการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน ทั้งหมดของเที่ยวบินระหว่างประเทศทุกๆ ใบ นโยบายนี้รวมถึงเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เปลี่ยนลำ (Transfer) ซึ่งต้องทำการตรวจค้นอีกครั้งหนึ่งเมื่อมาถึงประเทศไทย สนามบินที่กำหนดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยต้องทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนภายในประเทศด้วย ในกรณีที่เป็นเที่ยวบินผ่าน (Transit) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสัมภาระลงทะเบียนที่เพียงพอเพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงสัมภาระดังกล่าว รวมถึงอาวุธ วัตถุระเบิดและวัตถุอันตรายอื่นๆที่อาจถูกใช้เพื่อกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้

2. สัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร (Accompanied Hold Baggage) ทั้งที่เป็นสัมภาระที่ออกจากต้นทางและสัมภาระเดินทางที่เปลี่ยนลำ (Transfer Baggage) ที่สนามบินที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ และในประเทศที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อป้องกันการนำอาวุธ (Weapon) วัตถุระเบิด

(Explosive) หรือวัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) ขึ้นบนอากาศยานไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยใช้วิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

1) การตรวจค้นด้วยมือ

2) การใช้เครื่องมือเอกซเรย์แบบดั้งเดิม (Conventional X-ray Equipment)

3) การใช้เครื่องมือเอกซเรย์แบบความละเอียดสูง HDX (High Definition X-ray Equipment) ที่ติดตั้งอุปกรณ์ TIP (Threat Image Projection)

ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินงานประสงค์จะใช้วิธีการตรวจค้นนอกเหนือจากวิธีการดังกล่าวข้างต้น ให้แจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทราบ

สัมภาระที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นที่มีดังต่อไปนี้

1) สัมภาระตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83

2) ถุงเมล์การทูต (Diplomatic Pouches) ภายใต้อนุสัญญาเวียนนา

3) สัมภาระใด ๆ ที่ผ่านการตรวจค้นในฐานะสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage aka Unchecked Baggage) ก่อนที่จะถูกกำหนดให้เปลี่ยนไปใส่ไว้ในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน

8.2.5 การปกป้องสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแน่ใจว่าจะรับสัมภาระลงทะเบียน เฉพาะผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสารและเฉพาะจากตัวแทนที่มีความรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2. สัมภาระลงทะเบียนทุกชิ้นที่จะถูกพาไปกับอากาศยานจะต้องได้รับการปกป้องคุ้มครอง

จากการแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย นับจากจุดตรวจค้นหรือจากจุดที่รับสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวมาอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ จากสนามบินต้นทางรวมถึงอากาศยานเปลี่ยนลำจนกระทั่งถึงจุดที่สัมภาระลงทะเบียนถูกส่งคืนให้ผู้โดยสาร ณ จุดปลายทาง หรือ ณ จุดแวะเปลี่ยนสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวไปอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3. มาตรการต่อไปนี้ใช้ในการปกป้องคุ้มครองสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

1) ก่อนที่จะนำสัมภาระลงทะเบียน ขึ้นบนอากาศยาน สัมภาระดังกล่าวจะต้องถูกเก็บรักษาไว้ในพื้นที่จัดการสัมภาระหรือพื้นที่จัดเก็บที่มีความปลอดภัยของสนามบิน

2) จะต้องมีการควบคุมการเข้าถึงพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนและพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนแวะเปลี่ยนอากาศยาน โดยพื้นที่ดังกล่าวจะถูกจำกัดการเข้าออกเฉพาะบุคคลผู้ได้รับอนุญาตเท่านั้น

3) พนักงานที่จะผ่านเข้าไปยังพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนและพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนแวะเปลี่ยนอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจค้นและแสดงบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้าม และต้องมีการแสดงตนเพื่อตรวจสอบ (Challenge) ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตและนำตัวออกไปจากพื้นที่นั้น

4) พนักงานที่ทำการขนส่งสัมภาระลงทะเบียน ต้องทำให้แน่ใจว่าไม่มีสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่ได้รับอนุญาตสอดแทรกเข้าไปในระบบจัดการสัมภาระนั้น

5) สัมภาระลงทะเบียนจะต้องไม่ถูกปล่อยทิ้งไว้ที่ลานจอด หรือ ข้าง ๆ อากาศยานโดยไม่มีใครดูแล ก่อนจะนำสัมภาระดังกล่าวขึ้นบนอากาศยาน

4. ผู้โดยสารอาจจะได้รับอนุญาตให้เข้าถึงสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ของตนเองซึ่งได้รับการตรวจค้นแล้วเฉพาะเมื่อมีความจำเป็น โดยมีข้อแม้ว่าจะต้องถูกกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด เพื่อทำให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะไม่กระทำการดังต่อไปนี้

1) นำวัตถุต้องห้ามลงในสัมภาระลงทะเบียน

2) นำวัตถุต้องห้ามที่ได้รับการอนุญาตและได้รับการตรวจค้นแล้วออกจากสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าว และนำวัตถุต้องห้ามนั้นขึ้นบนห้องผู้โดยสารของอากาศยาน หรือนำเข้าไปยังพื้นที่รักษาความปลอดภัย

5. สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ซึ่งเป็นของผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (Crew Member) ต้องมีการระบุอย่างชัดเจน และผ่านการตรวจค้นที่มีมาตรฐานเดียวกันกับการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสาร

8.2.6 การจัดเก็บสัมภาระลงทะเบียนที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage)

พื้นที่สำหรับเก็บสัมภาระลงทะเบียนที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage) ต้องมีความมั่นคงปลอดภัยและถูกจัดให้มีขึ้น ณ สนามบิน โดยมีการจัดเก็บสัมภาระลงทะเบียน จนกระทั่งถึงขั้นตอนในการส่งต่อ รับคืน หรือกำจัดทิ้ง โดยต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้สัมภาระลงทะเบียนต้องได้รับการตรวจค้นก่อนนำไปเก็บไว้ในพื้นที่เก็บสัมภาระลงทะเบียน

8.3 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

8.3.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ในหัวข้อนี้คือเพื่อทราบรายละเอียดมาตรการและวิธีการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการขนส่งทางอากาศจากสนามบินในประเทศไทยและตัวแทนควบคุม หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการขนส่ง

พัสดุ ต้องนำไปใช้เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่มีวัตถุต้องห้ามถูกนำขึ้นบนอากาศยานไม่ว่าจะเป็นในรูปของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ คูเรียร์ (Courier) พัสดุส่งด่วน เอกสารของบริษัท หรือวัสดุสิ่งของของบริษัท ณ สนามบินในประเทศไทย

8.3.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุมและ ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ 2497 และข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือนที่กำหนดเฉพาะในส่วนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

หากมีการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ผู้ดำเนินการเดินอากาศ/ตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุมต้องดำเนินการโดยวิธีการที่เหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงลักษณะของสินค้าและไปรษณีย์ (Nature of Consignment) นั้น ๆ ด้วย

การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ใด ๆ ไม่ได้รับการยืนยันว่าผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ จากตัวแทนควบคุม หรือ การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้นอีกครั้ง

8.3.3 การรับและการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (Acceptance and Screening of Cargo and Mail)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้วิธีดำเนินการ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยของตนเพื่อป้องกันและยับยั้งผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตในการนำวัตถุระเบิด วัตถุระเบิดเพลิง และวัตถุทำลายล้างที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือวัตถุอื่นในสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ขึ้นบนอากาศยาน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้แน่ใจว่าสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ได้ผ่านการตรวจค้นและตรวจสอบตามวิธีที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยของตนว่าไม่มีผู้ไม่ได้รับอนุญาต วัตถุระเบิด วัตถุระเบิดเพลิงและวัตถุทำลายล้างหรือวัตถุอื่นในสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ไม่ได้รับอนุญาตก่อนที่จะนำขึ้นบนอากาศยาน หากมีการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ผู้ดำเนินการเดินอากาศ/ตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุมต้องดำเนินการโดยวิธีการที่เหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงลักษณะของสินค้าและไปรษณีย์ (Nature of Consignment) นั้น ๆ ด้วย

การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ใด ๆ ไม่ได้รับการยืนยันว่าผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ จากตัวแทนควบคุม หรือ การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้นอีกครั้ง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้วิธีดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนในการควบคุมการรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่จะนำขึ้นบนอากาศยานเพื่อ

1) ป้องกันผู้ไม่ได้รับอนุญาตและวัตถุระเบิด วัตถุระเบิดเพลิง และวัตถุทำลายล้างหรือวัตถุอื่นในสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้นบนอากาศยาน

2) ป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับการดูแล (Unescorted) เข้าถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เว้นแต่เป็นพนักงานหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินงานสนามบินหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ๆ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายต้องปฏิเสธการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ใด ๆ ที่ผู้ส่งไม่ยอมให้ทำการตรวจค้นหรือตรวจสอบตามระบบที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เว้นแต่จะระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของตนเกี่ยวกับกรณีได้รับการยกเว้นการตรวจค้น

ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนควบคุมที่ได้รับการรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องแน่ใจว่าสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทั้งหมด คูเรียร์ (Courier) และพัสดุส่งด่วนที่จะขนขึ้นอากาศยานจากสนามบินในประเทศไทยต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยก่อนนำขึ้นบนอากาศยาน

8.4 การรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

8.4.1 การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) เป็นช่องทางหนึ่งที่สามารถนำ อาวุธ วัตถุระเบิดและวัตถุอันตรายอื่น ๆ ขึ้นบนอากาศยานได้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศมีความรับผิดชอบในการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมถึงอาวุธ วัตถุระเบิดและวัตถุอันตรายอื่น ๆ ที่อาจถูกใช้เพื่อกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้

8.4.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศรับผิดชอบในการปฏิบัติหรือทำให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัยดังรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จะถูกนำขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย

บริษัทที่ให้บริการครัวการบิน (Inflight-Catering) หรือบริการทำความสะอาดสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ดำเนินงานในประเทศไทย มีความรับผิดชอบในการจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการ

ครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่จะถูกนำขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย และนำมาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปปฏิบัติเพื่อป้องกันการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและ อาวุธ วัตถุระเบิด วัตถุอันตรายอื่น ๆ ที่อาจถูกใช้เพื่อกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเข้าถึงการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ได้ ในกรณีที่บริษัทครัวการบินตั้งอยู่นอกเขตพื้นที่หวงห้าม (SRA) จะต้องทำให้แน่ใจว่าการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ทั้งหมดที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานจะต้องถูกขนส่งไปกับยานพาหนะที่มีการถูกล็อคและมีการปิดผนึก (Seal) อย่างแน่นหนาและต้องมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตั้งแต่ต้นทางจนถึงสนามบิน

บทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

9.1 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) แผนรักษาความปลอดภัยการให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนควบคุมการขนส่งทางไปรษณียภัณฑ์ และบุคคล หรือหน่วยงานใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนควรระบุรายละเอียดชนิด แบบ รุ่น จำนวนและที่ตั้งของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ตามมาตรการเชิงป้องกันด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

วัตถุประสงค์ของบทนี้คือ เพื่อระบุรายละเอียดของหลักเกณฑ์ (Criteria) ที่ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนควบคุมการขนส่งทางไปรษณียภัณฑ์ และบุคคล หรือหน่วยงานใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจะต้องนำไปใช้ในการจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้ในการดำเนินงานและซ่อมบำรุงเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้สนับสนุนกิจกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินที่สนามบินต่างๆในประเทศไทย

9.2 การใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและการบำรุงรักษา

ผู้ดำเนินงานจะต้องจัดส่งรายละเอียดของอุปกรณ์ แบบ และรุ่นของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่จะใช้ตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อขอความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นเวลาอย่างน้อย 3 เดือนล่วงหน้า

การใช้งานของเครื่องมือรักษาความปลอดภัย เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้น หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้นมีความรับผิดชอบในการทำให้แน่ใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสามารถทำงานสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ถูกระบุและข้อกำหนดของใบอนุญาตก่อนที่จะนำมาใช้งานจริง หน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจค้นจะต้องแน่ใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยนำมาใช้อย่างถูกต้อง มีการซ่อมบำรุงในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและอยู่ในสภาพใช้งานได้ โดยวิศวกรและพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมมาโดยตรง

การซ่อมบำรุงเครื่องมือตรวจค้นที่ถูกต้องมีความจำเป็นเพื่อที่ว่าเครื่องมือทำงานต่อไปแล้วให้ผลลัพธ์การตรวจค้นที่น่าพอใจ การซ่อมบำรุงจะต้องถูกดำเนินการโดยพนักงานผู้มีคุณสมบัติและผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสอดคล้องกับคู่มือและแนวทางการใช้เครื่องมือที่จัดทำโดยบริษัทผู้ผลิต

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้นจะต้องกำหนดให้บริษัทผู้ผลิตเครื่องมือตรวจค้นทำการแจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบการตรวจค้น เมื่อเครื่องมือตรวจค้นมีการดัดแปลงหรือปรับปรุง

9.3 การตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration)

หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการตรวจค้นจะต้องแน่ใจว่าได้มีการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) เครื่องมืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อทำให้เครื่องมือทำงานเป็นปกติ ในขณะนำมาใช้ในการดำเนินงานตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ผู้มีความรับผิดชอบในการตรวจค้นจะต้องเก็บรายละเอียดผลการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration)ของเครื่องมือ รวมถึงข้อมูลการซ่อมบำรุงเครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ถ้าเครื่องมือการรักษาความปลอดภัยใดๆไม่ผ่านการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) หรือมีหลักฐานที่ทำให้เชื่อว่าเครื่องมือดังกล่าว ไม่สามารถทำงานได้อย่างเหมาะสม หน่วยงานที่รับผิดชอบการตรวจค้นต้องทำให้แน่ใจว่า ได้เลิกใช้เครื่องมือดังกล่าวในการใช้ดำเนินงานและเครื่องมือจะไม่ถูกนำมาใช้อีก จนกว่าหน่วยที่รับผิดชอบในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยได้ตรวจสอบแล้ว ได้ผลเป็นที่น่าพอใจว่าเครื่องมือดังกล่าวได้ถูกซ่อมบำรุงและพร้อมที่จะถูกนำมาใช้บริการอีก

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องมั่นใจว่ามีการตรวจสอบเครื่องมือ เพื่อทำการประเมินว่า เครื่องมือรักษาความปลอดภัยมีขีดความสามารถในการทำงานได้มาตรฐานที่ถูกกำหนดโดยการตรวจสอบดังกล่าวนับเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัย (Inspection) และการทดสอบ (Test) ถ้าเครื่องมือทำงานไม่ได้ตามมาตรฐาน จะถือว่าแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานที่เกี่ยวข้องมีความบกพร่องและจะต้องดำเนินการแก้ไข

9.4 การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะไม่จัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยให้กับสนามบิน การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยถูกพิจารณาว่าเป็นเรื่องของธุรกิจสำหรับความต้องการเครื่องมือในองค์กร

เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ถูกใช้เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่สนามบิน จะต้องจัดเป็นประเภท มีการออกแบบ และคุณสมบัติเฉพาะชุดของการบริการการซ่องบำรุงทางเทคนิค จะต้องถูกรวบรวมอยู่ในสัญญาการซื้อขาย

9.5 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน

เกณฑ์ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะต้องถูกนำมาใช้กับเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน ซึ่งถูกนำมาใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในสนามบินต่าง ๆ ในประเทศไทย

9.6 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ

เกณฑ์ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะต้องถูกนำมาใช้กับเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ ซึ่งใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่สนามบินต่างๆ ในประเทศไทย

9.7 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือเอกซเรย์

เกณฑ์ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะต้องถูกนำมาใช้กับเครื่องมือเอกซเรย์ ที่ใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ณ สนามบินต่างๆ ในประเทศไทย

(ว่าง)

บทที่ 10 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องพัฒนา นำไปปฏิบัติ และคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยต้องกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของแผนฝึกอบรมบุคคลากรที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะลงนามในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)

10.1 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

10.1.1 วัตถุประสงค์

1) เพื่อกำหนดแนวทางในการคัดเลือกบุคคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่การรักษาความปลอดภัย

2) เพื่อให้บุคคลที่มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)ได้รับการฝึกอบรมเพื่อปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิผลและประสิทธิภาพ โดยแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) จะต้องมีข้อกำหนดอย่างน้อยครอบคลุมถึงพนักงานตรวจค้น (Screener) ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (Inspector) วิทยากร (Instructor) พนักงานรักษาความปลอดภัย (Security Guard) หัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) ผู้จัดการฝ่ายรักษาความปลอดภัย (Security Manager) เพื่อจัดทำข้อกำหนดในการสร้างระบบรับรองบุคลากรที่ปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัย

3) เพื่อจัดการฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้บุคคลเกี่ยวข้องรวมถึงบุคคลากรที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ที่สนามบิน

10.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ห้ามหน่วยงานผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม และตัวแทนควบคุมด้านการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศและบุคคลหรือหน่วยงานอื่นใดที่มีหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทย ใช้พนักงานของหน่วยงานโดยตรงหรือพนักงานโดยสัญญาจ้างปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ยกเว้นบุคคลนั้นได้รับการฝึกอบรมตามที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงหน้าที่รับผิดชอบต่างๆของบุคคลนั้น

แต่ละหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต้องแน่ใจว่าบุคคลใด ๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยมีความรู้เกี่ยวกับบทบัญญัติในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ คำสั่งที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยและข้อแนะนำการรักษา

ความปลอดภัย แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่เห็นชอบแล้ว และแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานในระดับที่บุคคลจำเป็นต้องรู้เพื่อปฏิบัติหน้าที่

บทที่ 11 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

11.1 การจัดการกับอุบัติการณ์

11.1.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของบทนี้ คือ เพื่อระบุรายละเอียดการจัดการเมื่อเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือมีผลกระทบต่อประเทศไทย เพื่อระบุรายละเอียดข้อกำหนดสำหรับการจัดทำการเก็บรักษาแผนเผชิญเหตุรวมทั้งการใช้แผนเผชิญเหตุตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของภัยคุกตามต่อการบินพลเรือนในประเทศไทยเมื่อจำเป็น

11.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการต่ออุบัติการณ์และสร้างมาตรการที่เพียงพอสำหรับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่มีต่อการบินพลเรือน โดยปรึกษาหารือร่วมกับหน่วยงานรัฐอื่นๆรวมทั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และมีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนากระบวนการ ขั้นตอนการให้ข้อมูลแก่สื่อมวลชน รวมถึงการสื่อสารข้อมูลที่มีชั้นความลับกับรัฐต่างๆ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหน่วยงานที่มีความเหมาะสมอื่นๆ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้อง

1) สนับสนุนการตอบสนองการบินต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือนทั้งภายในเขตหรือนอกเขตน่านฟ้าไทย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการดำเนินงานภายในเขตน่านฟ้าไทย

2) จัดหาคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์และข้อมูลให้กับรัฐบาล รัฐมนตรี และประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

3) รักษาไว้ซึ่งความร่วมมือและให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกันต่อหน่วยงานอื่นๆ ตามความเหมาะสม

การตอบสนองของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต่อการกระทำอันแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการจัดการแผนเผชิญเหตุมีรายละเอียดดังนี้

1) ทำให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้ดำเนินงานที่เกี่ยวข้องได้จัดทำแผนเผชิญเหตุเพื่อให้แน่ใจว่ามีทรัพยากรพร้อมที่จะป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย แผนเผชิญเหตุนี้ควรจะมีการฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมอย่างสม่ำเสมอ

2) ทำให้แน่ใจว่า บุคคลที่มีอำนาจและได้รับการอบรมอย่างเหมาะสม พร้อมที่จะลงมือปฏิบัติงานที่สนามบินในการช่วยเหลือ ดำเนินงานกับกรณีที่สงสัยหรือเหตุการณ์จริงว่ามีการกระทำอันเป็นการ

แทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การจัดการในเรื่องนี้ดำเนินการโดยความร่วมมือกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3) จัดทำมาตรการในการป้องกันอากาศยาน เมื่อมีข้อสงสัยที่มีเหตุอันควรว่าอากาศยานอาจถูกการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในขณะที่จอดอยู่บนพื้นดิน และให้มีการแจ้งก่อนการมาถึงของอากาศยานให้กับหน่วยงานของสนามบิน

4) จัดทำขั้นตอนสำหรับตรวจสอบอากาศยาน รวมถึงแจ้งผู้ดำเนินงานเมื่อมีข้อสงสัยที่มีเหตุอันควรที่อากาศยานอาจมีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เกี่ยวกับการซ่อนอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่นๆ

5) ทำให้แน่ใจว่ามีการเตรียมการสำหรับการสืบสวนและการจัดการของวัตถุต้องสงสัยตามความจำเป็นในการก่อวินาศกรรมหรือวัตถุอันตรายอื่นที่สามารถนำมาใช้ได้ในสนามบิน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดเตรียมแผนเผชิญเหตุซึ่งมีรายละเอียดในการตอบสนองต่ออุบัติการณ์ต่างๆ โดยมีการจัดการล่วงหน้าเพื่อเตรียมพร้อมรับการติดต่อประสานงานจากญาติและเพื่อนของผู้โดยสารบนอากาศยานที่เกิดการกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย และเป็นแผนสำหรับฝึกอบรมบุคลากรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อทำงานในฐานะทีมฉุกเฉินต่างๆ

ผู้ดำเนินงานสนามบินมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและพัฒนาแผนเผชิญเหตุของสนามบินและนำแผนเผชิญเหตุของสนามบินไปปฏิบัติจริง รวมทั้งรับผิดชอบในการติดต่อประสานงานหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่สนามบิน ผู้ดำเนินงานสนามบินมีหน้าที่รับผิดชอบในการทำให้เกิดความมั่นใจว่าเครื่องช่วยการเดินอากาศทั้งหมด การบริการจราจรทางอากาศ (ATS) การบริการสื่อสาร การให้ความช่วยเหลือด้านการแพทย์ การเยียวยารักษาจิตใจ โดยการประสานงานกับหน่วยงานด้านสาธารณสุขและด้านสังคมสงเคราะห์ และการบริการสนับสนุนภาวะฉุกเฉินอื่นๆ ได้ถูกจัดให้มีความพร้อมอยู่เสมอสำหรับรองรับอากาศยานที่ถูกก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรืออากาศยานที่ถูกขู่ว่าจะถูกก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผู้ดำเนินงานสนามบินต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานในขณะที่อากาศยานดังกล่าวจอดอยู่ในพื้นที่สนามบินในระหว่างที่เกิดเหตุ

หน่วยงานต่างๆ ที่ได้รับข้อมูลที่บ่งชี้ว่าอาจจะเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่กำลังจะเกิดขึ้น กำลังเกิดขึ้นหรือเสร็จสิ้นลงแล้ว จะต้องแจ้งเตือนภัยตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานและแผนเผชิญเหตุ

11.1.3 การปฏิบัติการแรกเริ่ม

หน่วยงานทั้งหมดที่ได้รับข้อมูลที่บ่งชี้ว่าอาจจะเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่กำลังจะเกิดขึ้น กำลังเกิดขึ้นหรือเสร็จสิ้นลงแล้ว หน่วยงานต่างๆ เหล่านี้จะต้องเริ่มปฏิบัติการตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เหมาะสม

ในการปฏิบัติการตลอดช่วงเวลาทั้งหมด จะต้องรวมถึงการกระจายข้อมูลข่าวสารไปยังทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมตามแผนเผชิญเหตุ ตามการประเมินข้อมูลข่าวสารและตามข้อตกลงเกี่ยวกับการปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานทั้งหมดที่ได้รับการแจ้งข้อมูลข่าวสารดังกล่าว มีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารนั้นไว้เป็นหลักฐานให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ เพื่อเป็นประโยชน์ในการประเมินสถานการณ์

การประเมินภัยคุกคามที่ชัดเจนและมีเหตุผลจะต้องเกิดจากการนำข้อมูล และหลักฐานที่มีอยู่มาใช้ก่อนที่จะตัดสินใจปฏิบัติการใดๆต่อไป สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการประเมินภัยคุกคามโดยดำเนินการร่วมกันกับผู้รับข้อมูลข่าวสาร และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ดำเนินงานสนามบิน) ในการทำการประเมินภัยคุกคามจะใช้วิธีการระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้ (Positive Target Identification, PTI) ในการจัดประเภทภัยคุกคามเป็น “เฉพาะเจาะจง” (Specific) “ไม่เฉพาะเจาะจง”(Non-Specification) หรือ “ไม่จริง”(Hoax) การระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้ในบริบทของการแจ้งสถานการณ์นี้ ต้องกำหนดให้การแจ้งข้อมูลข่าวสารระบุสิ่งที่อ้างอิงเฉพาะเจาะจงต่อเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง (ในกรณีของอากาศยานจะต้องระบุเลขที่เที่ยวบิน (Flight Number) เวลาออกเดินทาง (Departure Time) หรือสถานที่จริง ณ เวลาที่แจ้งเหตุการณ์) และจะต้องรวมถึงข้อมูลเฉพาะเจาะจงอื่นๆ ที่เพิ่มความน่าเชื่อถือต่อวิธีการแจ้งระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้จริงนั้น ถือว่าเป็นความลับที่สุด

เมื่อได้มีการประเมินภัยคุกคามแล้ว ให้กระจายข้อมูลไปยังทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องเพื่อการปฏิบัติการต่อไปให้สอดคล้องกับแผนเผชิญเหตุที่เหมาะสม

11.1.4 การสั่งการ

การสั่งการระดับบริหาร (Executive Command) เพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย เป็นหน้าที่รับผิดชอบของประธานคณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (นอก.) ในกรณีที่ประธานคณะกรรมการไม่อยู่ ให้เป็นความรับผิดชอบของรองประธานคณะกรรมการฯ

การสั่งการระดับปฏิบัติการ (Operational Command) เพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย เป็นหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับ

มอบหมายในเรื่องนี้ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในกรณีที่การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นกับอากาศยาน การสั่งการระดับปฏิบัติการจะถูกทำโดย

1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในขณะที่อากาศยานทำการบิน หรืออากาศยานกำลังเคลื่อนตัวบนทางขับทันที หลังจากนำอากาศยานลงจอดจนกระทั่งอากาศยานหยุด หรือนับจากเวลาที่อากาศยานเริ่มเคลื่อนตัวบนทางขับ ก่อนนำอากาศยานขึ้นบิน จนกระทั่งถึงเวลาที่อากาศยานได้บินออกจากน่านฟ้าไทย

2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ นับจากเวลาที่อากาศยานหยุดเคลื่อนตัว หลังจากอากาศยานลงจอด จนกระทั่งถึงเวลาที่สถานการณ์สิ้นสุดลงหรือเวลาที่อากาศยานเริ่มเคลื่อนตัวบนทางขับก่อนจะนำอากาศยานขึ้น

11.1.5 การควบคุม

เพื่อที่จะลดระดับผลของการกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งการสูญเสียชีวิตและการทำลายทรัพย์สิน ต้องมีการจัดเตรียมเพื่อการตอบสนองที่มีประสิทธิผลกับการกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบอื่นๆ ต้องใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานของอากาศยานซึ่งขึ้นอยู่กับการกระทำแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในขณะที่จอดอยู่บนดินแดนของรัฐภาคีจนกระทั่งมีการเดินทางต่อไปได้

เมื่อได้รับแจ้งการกระทำอันเป็นการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมที่จะปฏิบัติการใช้ศูนย์ควบคุมอุบัติการณ์แห่งชาติ (The National Incident Control Center: NICC) และดำเนินการกิจกรรมอื่นๆตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง

ทุกหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติการของศูนย์ควบคุม (Control Center) จะต้องทำให้มั่นใจว่าศูนย์เหล่านี้ได้รับการดูแลรักษาและทดสอบเป็นประจำ และอุปกรณ์การสื่อสารทั้งหมดใช้งานได้ตามต้องการ

เมื่อได้รับการแจ้งการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นที่สนามบินหรือมีผลกระทบกับอากาศยานขณะทำการบิน เป็นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินงานสนามบินในการเริ่มปฏิบัติการของศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (The Emergency Operation Center: EOC) และดำเนินการอื่นๆให้สอดคล้องคล้องกับแผนเผชิญเหตุสนามบิน

กลุ่มสำหรับการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน(An Aviation Security Response Group) จะต้องถูกจัดตั้งขึ้นภายใต้การจัดการของศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) เพื่อการจัดการและ

ประสานงานในการตอบสนองต่อการกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจี้อากาศยาน กลุ่มสำหรับการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน ควรมีองค์ประกอบ ดังนี้

1) ส่วนรักษาความปลอดภัยของสนามบิน

2) หน่วยงานผู้ดำเนินงานสนามบิน

3) ตัวแทนสถานีผู้ดำเนินการเดินอากาศ

4) หน่วยงานผู้ดำเนินการเดินอากาศ

5) หน่วยงานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

6) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

7) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8) หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบินจะเป็นศูนย์ประสานงานที่สำคัญสำหรับควบคุมและประสานงานกับหน่วยงานที่ต้องตอบสนองด้านการบินในระดับสนามบิน บทบาทพื้นฐานของกลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบินในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่สนามบิน คือสนับสนุนทางเทคนิคและคำแนะนำการดำเนินงานด้านการบินให้กับผู้สั่งการจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ การใช้กลไกสนับสนุนจากองค์กรอุตสาหกรรมการบินและทรัพยากรของสนามบิน

11.1.6 การจัดการให้บริการในการเดินอากาศ

ในกรณีที่อากาศยานที่ถูกการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายผ่านเข้ามาในน่านฟ้าไทย และมีความประสงค์ที่จะลงจอด ณ สนามบินใดๆ ของประเทศไทย หน่วยงานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ ต้องให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองเที่ยวบินดังกล่าวและจะต้องเตรียมพร้อมต่อการลงจอดฉุกเฉิน และดำเนินการตามความเหมาะสม เพื่อเร่งการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงจอดรวมถึงการอนุญาตให้ลงจอด

เมื่ออากาศยานลงจอดในหลุมจอดที่กำหนด (Isolated Parking) แล้ว ให้ดำเนินการตามแผนเผชิญเหตุที่เหมาะสม

เมื่ออากาศยานจอดเรียบร้อยจะต้องนำมาตรการที่สามารถปฏิบัติได้ที่เหมาะสมต่างๆ มาใช้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าอากาศยานได้ถูกหน่วงเหนี่ยวให้จอดอยู่กับพื้น เว้นแต่ว่ามีเหตุจำเป็นที่อากาศยานจะต้องเดินทางต่อไปเพื่อรักษาชีวิตคนที่อยู่บนอากาศยาน การพยายามที่จะถ่วงเวลาอากาศยานที่จอดอยู่บนพื้นดินจะต้องไม่ทำให้อากาศยานใช้การไม่ได้ เผื่ออาจมีกรณีที่จำเป็นต้องให้อากาศยานออกเดินทางได้

ประเทศไทยจะต้องปรึกษารัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศและจะต้องร่วมมือกับรัฐอื่นๆ เพื่อจุดประสงค์ของการเตรียมการตอบสนองร่วมกันของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในขอบเขตที่สามารถปฏิบัติได้ เมื่อใช้มาตรการในดินแดนของรัฐ เพื่อทำให้ผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานของอากาศยานเป็นอิสระจากการกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ประเทศไทยจะต้องใช้ประสบการณ์และความสามารถของรัฐของผู้ดำเนินงานอากาศยาน รัฐของผู้ผลิต และรัฐของผู้จดทะเบียนอากาศยาน ถ้าจำเป็น

ในกรณีที่อากาศยานที่ถูกการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายผ่านเข้ามาในน่านฟ้าไทย หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองเที่ยวบินขณะอยู่ในน่านฟ้าไทย หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องส่งข้อมูลไปยังรัฐอื่นๆ ที่มีความรับผิดชอบด้านการควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องซึ่งรวมถึงหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของสนามบินปลายทางและสนามบินที่คาดว่าจะลงจอดเพื่อจะได้มีการดำเนินการเตรียมพร้อมที่เหมาะสม ณ สนามบินที่อากาศยานจะลงจอดนั้น

เมื่อได้รับการแจ้งเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายรวมถึงอากาศยานที่ผิดปกติ (อากาศยานที่ล้มเหลวในการตอบสนอง) ที่เกิดขึ้นที่สนามบินหรือมีผลกระทบกับอากาศยานที่ทำการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินงานสนามบินเป็นผู้รับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการจัดการตามแผนและปฏิบัติการเพิ่มเติมจากนี้ตามกระบวนการที่ได้รับการเห็นชอบ

หน่วยงานทั้งหมดที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการของศูนย์การควบคุมอุบัติการณ์จะต้องทำให้แน่ใจว่า ศูนย์เหล่านี้ได้รับการดูแลรักษาและทดสอบเป็นประจำ และอุปกรณ์การสื่อสารทั้งหมดใช้งานได้ตามต้องการ

11.1.7 การสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงกลาโหมจะสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ ในกรณีที่มีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ซึ่งบทบาทและความรับผิดชอบของทีมที่ให้การสนับสนุนดังกล่าวและวิธีการติดต่อเพื่อให้มาเริ่มปฏิบัติการ ควรจะถูกรวบรวมไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง

ทีมผู้เชี่ยวชาญสนับสนุนสำหรับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายจะขึ้นอยู่กับธรรมชาติของการกระทำ แต่ในเหตุการณ์การจี้อากาศยานจะต้องรวมถึง

1) ทีมเจรจาต่อรองตัวประกัน (Hostage Negotiation Team)

2) ผู้แทนกระทรวงกลาโหม

3) ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

4) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ

5) ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

6) ล่ามเพื่อช่วยเหลือในการเจรจาต่อรอง

7) นักจิตวิทยา

8) ผู้เชี่ยวชาญอื่นๆ ตามความจำเป็น

11.1.8 สื่อมวลชน

ในระหว่างการเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ข้าราชการและพนักงานของรัฐจะต้องหลีกเลี่ยงจากการติดต่อกับสื่อมวลชน และการขอข้อมูลทั้งหมดจะต้องถูกส่งผ่านและถูกจัดการโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเพื่อแน่ใจว่าได้ควบคุมข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องที่ให้กับสื่อมวลชน

สื่อมวลชนจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคโดยหลีกเลี่ยงความเสี่ยงใดๆ ที่จะทำให้สถานการณ์เลวร้ายลง และสื่อมวลชนจะต้องได้รับข้อมูลดังกล่าวอย่างสมเหตุสมผล การประสานงานเป็นสิ่งที่มีความสำคัญยิ่งระหว่างผู้สั่งการการปฏิบัติการ (Operations Command) รัฐบาล หน่วยบริการข้อมูลสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงความเป็นไปได้ที่จะเกิดการให้ข้อมูลที่แตกต่างกันหรือขัดแย้งกัน

ห้องแถลงข่าวจะต้องถูกจัดขึ้นโดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอและพร้อมต่อการใช้งาน โดยแยกออกจากศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC)

11.1.9 การทบทวนอุบัติการณ์

หลังจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้น ต้องมีการทบทวนและวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อดูประสิทธิผลของมาตรการรักษาความปลอดภัยและกระบวนการที่บรรจุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และทำการปรับเปลี่ยนแผนตามความจำเป็นทันทีที่เป็นไปได้หลังจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นใน หรือเกี่ยวข้องกับประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น หน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์จะต้องจัดทำรายงานถึงบทบาทหน้าที่ รายละเอียดของปัญหาและความสำเร็จในการเผชิญปัญหาหรืออย่างใดอย่างหนึ่ง ความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความมีประสิทธิผลของการติดต่อสื่อสารและการสังเกตตามความจำเป็นเพื่อแก้ไขหรือปรับปรุงแผนเผชิญเหตุหรือข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ผลของการทบทวนและการวิเคราะห์จะต้องถูกส่งให้ผู้ที่มีส่วนร่วม พร้อมกับคำแนะนำใดๆ ที่อาจจะเป็นข้อปรับปรุงและแก้ไขความบกพร่อง การปรับปรุงใดๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบิน

พลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จะต้องประสานกับหน่วยงานมีอำนาจที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอย่างใกล้ชิดผ่านทางคณะกรรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน

ภายหลังการทบทวนและการวิเคราะห์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องจัดให้มีการประชุมหารืออย่างเป็นทางการเพื่อวิจารณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งหมด ซึ่งจะต้องมีตัวแทนของผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

11.1.10 การรายงาน

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายภายในประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องส่งข้อมูลไปยังรัฐที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงสนามบินปลายทางที่คาดหมาย เพื่อให้มีเตรียมการป้องกันอย่างเหมาะสมและทันเวลาระหว่างเส้นทางการบินก่อนถึงสนามบินปลายทาง

ก่อนการลงจอดของอากาศยานซึ่งอยู่ภายใต้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องแจ้งรัฐที่อากาศยานจดทะเบียนและรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศทันที เกี่ยวกับการลงจอดและต้องส่งผ่านข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ต่อ

1) รัฐที่จดทะเบียนและรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2) รัฐซึ่งมีประชาชนเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์

3) รัฐซึ่งประชาชนถูกจับเป็นตัวประกัน

4) รัฐซึ่งมีประชาชนอยู่บนอากาศยาน

5) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องเตรียมและส่งรายงานสองฉบับให้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังต่อไปนี้

1) รายงานเบื้องต้นของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รายงานฉบับนี้จะต้องส่งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายใน 30 วัน โดยใช้ภาษาที่ใช้งานภาษาใดภาษาหนึ่งขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2) รายงานฉบับสมบูรณ์ของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รายงานฉบับสมบูรณ์ฉบับนี้ จะต้องถูกส่งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายใน 60 วัน โดยใช้ภาษาที่ใช้งานภาษาใดภาษาหนึ่งขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

11.2 แผนเผชิญเหตุสำหรับผู้ดำเนินงาน

ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทย จะต้องมีแผนที่ทำให้แน่ใจว่า เมื่อเกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยหรือเกิดการละเมิดการรักษาความปลอดภัย หรือความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมหรือการเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะมีการปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเหมาะสม

แผนต่างๆ เหล่านี้ควรต้องรวมการประสานงานระหว่างผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนขนส่งสินค้า เจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆเข้าไว้ในแผนและควรจะระบุถึงหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

1) ผู้ดำเนินงานสนามบิน ที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบิน และต่อผู้ใช้สิ่งอำนวยความสะดวก

2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่มีต่อผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและอากาศยาน

3) หน่วยงานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

4) ตัวแทนควบคุมขนส่งสินค้า และตัวแทนควบคุมด้านการขนส่งไปรษณียภัณฑ์

5) หัวหน้าเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องถิ่น

6) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งโดยปกติสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับแจ้งเมื่อเกิดเหตุการณ์การกระทำแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

แผนต่างๆเหล่านี้ ควรถูกจัดเตรียมไว้เพื่อความต่อเนื่องของการรักษาความปลอดภัย เพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์การกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย ความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมหรือการเมือง หรือการเปลี่ยนแปลงในการข่มขู่

ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนควบคุมด้านการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ ควรทำให้แน่ใจว่าได้มีการเก็บรวบรวมและเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และการละเมิดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อทำการวิเคราะห์ และเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการจัดทำมาตรการที่จะป้องกันการเกิดการเกิดเหตุการณ์ขึ้นอีก แผนงานต่างๆควรจะถูกแก้ไขเพิ่มเติมตามความจำเป็น และควรที่จะถูกทบทวน และทำให้ทันสมัยอย่างน้อยทุก 12 เดือน และในทุกครั้งที่มีการนำแผนไปปฏิบัติจริง

ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุมการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนควบคุมด้านการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ จะต้องระบุถึงหน้าที่รับผิดชอบและการปฏิบัติที่กำหนดในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และการละเมิดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมหรือการเมืองที่มีผลกระทบต่อการบินพลเรือนไว้ใน

1) แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programs)

2) คำสั่งที่มีต่อพนักงาน (Staff Instruction)

3) แผนฝึกอบรมพนักงาน

เพื่อให้แน่ใจว่าหน่วยงานทั้งหมดรับทราบหน้าที่รับผิดชอบของตัวเองและขั้นตอนทั้งหมดที่ถูกต้อง ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทบทวนขั้นตอนการทำงานตามบทนี้กับบุคลากรที่มีความรับผิดชอบของขั้นตอนต่างๆอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

แผนต่างๆเหล่านี้ต้องถูกจัดเตรียมและพัฒนาในส่วนของ

1) การยึดอากาศยาน (สำหรับผู้ดำเนินงานสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศ)

2) การขู่วางระเบิด

3) การตรวจพบสิ่งของต้องสงสัยหรือวัตถุต้องห้าม

4) การละเมิดด้านการรักษาความปลอดภัย

บทที่ 12 การประเมินประสิทธิผล

12.1 แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

12.1.1 วัตถุประสงค์

เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

เพื่อให้แน่ใจว่ามาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่จัดทำขึ้นได้นำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

เพื่อหาจุดอ่อนในระบบรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขในการจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และปิดจุดอ่อนในระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

12.1.2 อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) โดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะลงนามในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการเข้าไปตรวจสอบว่ามีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงตรวจหาจุดอ่อนต่างๆในระบบการรักษาความปลอดภัย

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีความรับผิดชอบในการเข้าไปตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อหาจุดอ่อนในระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และรายงานผลการตรวจสอบดังกล่าวให้กับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จะต้องยินยอมให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามข้อ 5.2

ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

12.2 กิจกรรมการควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีดังต่อไปนี้

12.2.1 การตรวจทั้งระบบ (Audit)

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบเชิงลึกการปฏิบัติตาม แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทั้งระบบ

12.2.2 การตรวจสอบ (Inspections)

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection) การตรวจสอบการนำข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติไปปฏิบัติใช้ของสายการบิน สนามบิน บุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการรักษาความปลอดภัยการบิน

12.2.3 การทดสอบ (Tests)

การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security test) การทดสอบมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินแบบลับและเปิดเผยที่จำลองสถานการณ์ความพยายามจะก่อการกระทำแทรกแซงอันโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

12.2.4 การสำรวจ (Survey)

การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Security Survey) การประเมินความต้องการด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการระบุจุดอ่อนต่าง ๆ ที่อาจจะถูกคนร้ายโจมตี หรือกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงการให้คำแนะนำให้แก้ไขปรับปรุง (The Recommendation of Corrective Actions)

12.2.5 การฝึกซ้อม (Security Exercise)

การฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นการทดสอบการปฏิบัติของมาตรการและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อป้องกันการกระทำการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและความเหมาะสมของการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสนามบินที่มีการดำเนินการสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและมีเที่ยวบินประจำต้องทำการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

ก) การฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise) หรือการฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

ข) การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) อย่างน้อยทุก 2 ปี

โดยให้แต่ละผู้ดำเนินงานจัดการฝึกซ้อมดังกล่าวตามความเหมาะสมหรือเป็นไปตามแผนเผชิญเหตุของผู้ดำเนินงานนั้น และในส่วนของผู้ดำเนินการสนามบินที่ไม่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำให้ประเมินความเสี่ยงและดำเนินการซ้อมแผนตามความเหมาะสม

การฝึกซ้อมต้องมีการสรุปผลและประเมินผลดังกล่าว โดยนำผลการประเมินมาปรับปรุง แก้ไขเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการฝึกซ้อมครั้งต่อไป รวมถึงเมื่อเกิดเหตุการณ์จริง

12.2.6 การสอบสวน (Investigation)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการสอบสวนการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกิดขึ้น หรือที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยและ การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกรณีที่สำคัญโดยหน่วยงานใดๆที่เกี่ยวข้องด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผลของการสอบสวนจะเป็นรายงานที่มีชั้นความลับ จะนำเสนอถึงผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

12.3 ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดทำระบบรายงานที่มีชั้นความลับที่เปิดโอกาสให้ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน พนักงานภาคพื้นและสาธารณชนให้ข้อมูลแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือประเด็นซึ่งไม่เป็นการปฏิบัติตามกับข้อกำหนดตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ระบบการรายงานควรเป็นที่รับรู้ของสาธารณชนที่สนามบินและที่ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน ว่ามีระบบนี้อยู่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องมีการรับประกันว่ารายชื่อหรือข้อมูลใดๆ ของผู้ให้ข่าวทางลับจะถูกเก็บไว้อย่างเป็นความลับ

12.4 ฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องพัฒนาและรักษาไว้ซึ่งฐานข้อมูลทั้งหมดของข้อบกพร่องที่ระบุในระหว่างการดำเนินการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Inspection) การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Test) และต้องใส่รายละเอียดข้อบกพร่องรวมถึงประเด็นของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ซึ่งจะนำเสนอภายใต้ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับตามรายละเอียดข้อ 12.3 รายละเอียดของการดำเนินการแก้ไขจะถูกนำไปรวมไว้ตามความเหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องรวบรวมการวิเคราะห์ของสาเหตุและรูปแบบของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างสม่ำเสมอพร้อมกับรายละเอียดของการดำเนินการที่ทำให้การใช้งานของฐานข้อมูลเต็มรูปแบบ

(ว่าง)

บทที่ 13 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุ

13.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของบทนี้ คือเพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องปรับส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัย โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของระดับภัยคุกคามที่อยู่ในเขตราชอาณาจักรไทย รวมถึงสถานการณ์ภัยคุกคามระหว่างประเทศ ความลับของข้อมูลภัยคุกคามดังกล่าวและกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลภัยคุกคามจะต้องผ่านการพิจารณาที่ต้องผ่านการพิจารณาที่ถูกต้องและมีความเหมาะสม

13.2 การประเมินภัยคุกคาม

สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ (National Intelligence Agency : NIA) มีความรับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประเมินข้อมูล เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนในประเทศไทยและที่ส่งผลกระทบต่อประเทศ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องจะต้องถูกส่งไปยังสภาความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Council: NSC) และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการให้คำแนะนำการเปลี่ยนแปลงภัยคุกคามต่อผู้ดำเนินงานสนามบิน หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ดำเนินการอากาศยานและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเมื่อจำเป็น ซึ่งต้องอยู่บนพื้นฐานของวิธีการบริหารความเสี่ยง โดยคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่กำหนดแนวทาง ส่งเสริมสนับสนุน และให้คำแนะนำในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนหน่วยงานดังกล่าวจะเริ่มต้นการตอบสนองต่อภัยคุกคามที่เหมาะสมตามที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแนะนำ

ภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่มีผลกระทบต่อราชอาณาจักรไทย แบ่งได้เป็น 3 ระดับ ดังนี้

ก) ระดับที่ 1 ระดับต่ำ ไม่มีข้อมูลข่าวกรองที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ที่ชี้ว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสนามบินเป็นเป้าหมายเพื่อการโจมตีแต่มีความเป็นไปได้ในการกระทำอันแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยกลุ่มหรือบุคคลด้วยเหตุผลต่างๆ

ข) ระดับที่ 2 ระดับกลาง ข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้ชี้ได้ถึงโอกาสที่น่าจะเป็นไปได้ว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตี

ค) ระดับ 3 ระดับสูง ข่าวกรองที่สามารถระบุได้ชี้ชัดว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนเป็นเป้าหมายที่จำเพาะเจาะจงในการโจมตี

ดังนั้นระดับภัยคุกคามต่อการดำเนินการการบินพลเรือนในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ซึ่งจะมีแนวทางการปฏิบัติตามระดับภัยคุกคามด้านการบินพลเรือนอยู่ใน คู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับฐานที่บรรยายรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ถูกพิจารณาว่ามีความเพียงพอที่จะจัดการภัยความเสี่ยงระดับ 1 แต่จะต้องมีการเพิ่มมาตรการขึ้นเป็นระดับ 2 จนถึงระดับ 3 เมื่อมีภัยคุกคามสูงขึ้นการเพิ่มรูปแบบมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นและสำคัญในแผนเผชิญเหตุ

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับฐาน ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีเป็นพื้นฐานต่อการปกป้องอากาศยาน และพื้นที่หวงห้ามของสนามบิน อย่างไรก็ตามสนามบินและโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอาจเป็นเป็นเป้าหมายของการโจมตีได้เช่นกัน เพราะอาจถูกมองว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญลักษณ์ของรัฐ ในกรณีเช่นนี้สิ่งที่ติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ภายนอกพื้นที่หวงห้ามของสนามบินซึ่งอาจจะได้รับการจัดการรักษาความปลอดภัยไม่มากอาจจะตกเป็นเป้าหมายของการโจมตี มาตรการปกป้องสำหรับพื้นที่ดังกล่าวควรจะถูกพิจารณาและถูกนำไปปฏิบัติจริงตามความเหมาะสมกับระดับภัยคุกคาม

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจออกคำสั่งด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Direction) และคำแถลงการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Bulletin) ตามความเหมาะสม เพื่อที่จะโต้ตอบต่อการคุกคามโดยมิชอบด้วยกฎหมายอย่างรวดเร็วกับการบินที่ในขณะที่มาตรการปัจจุบันไม่เพียงพอ ไม่เหมาะสม หรือไม่ตรงกับสถานการณ์เร่งด่วนหรือเทคโนโลยี

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือ พบว่ามีความล้มเหลวใด ๆ ก็ตามที่ชี้เฉพาะได้ว่าเกิดขึ้นจาก ระบบนโยบายหรือขั้นตอนการปฏิบัติหรือจุดอ่อนใด ๆ ที่ระบุว่าเป็นผลมาจากการตรวจสอบจะได้รับการแก้ไขผ่านการแก้ไขที่เกี่ยวข้องในระดับชาติ แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP), และ / หรือแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

นอกจากนี้ในส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติยังจะมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในเรื่องดังต่อไปนี้

- ข้อมูลภัยคุกคาม
- การประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
- กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- มาตรฐาน ICAO และการปฏิบัติที่แนะนำ

บทที่ 14 การเงิน

14.1 การสนับสนุนทางการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

14.1.1 ทั่วไป

ในการเก็บค่าธรรมเนียมด้านรักษาความปลอดภัยจากผู้ใช้บริการจะใช้หลักคืนต้นทุน การพิจารณาควรจะปฏิบัติตามรายงาน Conference on Aerodromes and Route Facility Economic (CARFE) โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ดังต่อไปนี้

1) การพิจารณาร่วมกันควรเกิดขึ้นก่อนที่จะเกิดต้นทุนการรักษาความปลอดภัยจากสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือหน่วยงานอื่นๆ

2) ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องอาจเรียกเก็บต้นทุนของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินจากผู้ใช้บริการด้วยความยุติธรรมและเสมอภาคซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพิจารณาร่วมกัน

3) การเก็บค่าใช้จ่ายหรือการโอนต้นทุนการรักษาความปลอดภัยใดๆ ควรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับต้นทุนที่ใช้ในการให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัยนั้น และไม่ควรให้เรียกเก็บเกินต้นทุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

4) ไม่ควรมีการแบ่งแยกผู้โดยสารประเภทต่างๆ เมื่อต้องเสียค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยในระดับต่างกัน ต้นทุนเพิ่มเติมเกิดจากระดับการรักษาความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นจากปกติแก่ผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งอาจเรียกเก็บได้จากผู้โดยสารเหล่านี้

5) เมื่อต้นทุนการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินได้รับการฟื้นฟูผ่านทางค่าใช้จ่าย วิธีการที่ใช้ควรจะตัดสินใจโดยผู้มีอำนาจตามกฎหมาย (The method used should be discretionary) แต่ค่าใช้จ่ายควรตั้งอยู่บนพื้นฐานทั้งจำนวนผู้โดยสารหรือน้ำหนักอากาศยาน หรือจากปัจจัยทั้งสอง ต้นทุนการรักษาความปลอดภัยจัดสรรแก่ผู้เช่าสนามบินอาจเรียกคืนผ่านทางค่าเช่าหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ

6) ค่าใช้จ่ายอาจเก็บรวบรวมจากทั้งเป็นส่วนเพิ่มเติมของค่าใช้จ่ายที่มีอยู่หรือในรูปแบบของค่าใช้จ่ายส่วนที่แยกออกต่างหากแต่ควรขึ้นอยู่กับบัญชีที่แยกจากกัน และเหตุผลที่เหมาะสม

นโยบายของประเทศไทยคือการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนเป็นต้นทุนการดำเนินงานของสนามบินและของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตลอดจนผู้ร่วมอุตสาหกรรมการบิน

หน้าที่ตามกฎหมายของกรมการบินพลเรือนมาจากเงินสนับสนุนจากเงินงบประมาณแผ่นดินตามปกติ

(ว่าง)

บทที่ 15 เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1	นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
เอกสารแนบ 2	วัตถุต้องห้าม
เอกสารแนบ 3	โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)
เอกสารแนบ 4	โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)
เอกสารแนบ 5	แบบบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่

(ว่าง)

เอกสารแนบ 1

นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน
เรื่อง นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นส่วนสำคัญในการกำกับดูแลการบินพลเรือนระดับประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและปฏิบัติให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และกระบวนการที่จะทำให้มั่นใจว่ากิจกรรมทางการบินที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านการรักษาความปลอดภัยสูงสุด ประกอบกับคณะกรรมการการบินพลเรือนตระหนักถึงความจำเป็นที่จะส่งเสริมและผลักดันให้ยกระดับ ความปลอดภัยด้านการบินของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับเจตนารมณ์แห่งกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงเห็นควรกำหนดนโยบายการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศฉบับนี้ เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนยึดถือปฏิบัติตามในการออกกฎเกณฑ์เพื่อใช้บังคับกับหน่วยงานให้บริการด้านการบิน

ข้อ 1 ประกาศนี้ เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ”

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ 3 ในประกาศนี้

“หน่วยงานให้บริการด้านการบิน” หมายความว่า ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งดำเนินการในประเทศไทย”

ข้อ 4 ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดและพัฒนานโยบายทั่วไปในการจัดทำกฎหมายและนโยบายเฉพาะในการปฏิบัติงาน เพื่อพัฒนาหลักการจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนโดยการวิเคราะห์จากมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของสนามบินทั่วประเทศ

(2) ปรึกษาหารือกับทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินในประเด็นต่าง ๆ เพื่อการพัฒนากฎเกณฑ์

(3) ดำเนินการตรวจสอบ ติดตาม ระบุ และรายงานข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอย่างเหมาะสม และติดตามผลเพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันอากาศยานไม่ให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(4) กำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการตรวจสอบการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือไม่

(5) ดำเนินการตรวจสอบ เก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานต่อไป

(6) ดำเนินการให้มีระบบการจัดการร่วมกันของหน่วยงานที่ให้บริการด้านการบินโดยคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เป็นหลัก

(7) กำกับดูแลระบบการจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานให้บริการด้านการบินให้สอดคล้องกับระเบียบ และข้อบังคับด้านการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือน

(8) กำกับดูแลกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้บรรลุมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยสูงสุด

(9) จัดสรรทรัพยากรอย่างเพียงพอ และส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีทักษะที่เหมาะสมและได้รับการฝึกอบรม เพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(10) ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือสูงกว่าข้อกำหนดและมาตรฐานเช่นว่านั้นหากสามารถทำได้

(11) กำกับดูแลการดำเนินงานให้บริการด้านการบิน โดยอยู่บนพื้นฐานของการปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance Oriented) และสมรรถนะในการดำเนินงาน (Performance Based) ของหน่วยงานนั้น

(12) สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ให้ไว้ ณ วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2556

(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือ

เอกสารแนบ 2

วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items)

1. วัตถุดังต่อไปนี้ห้ามพกพาผ่านขึ้นห้องโดยสารอากาศยานและพื้นที่หวงห้าม ด้วยเหตุผลเพื่อการรักษาความปลอดภัย

ก) ปืน อาวุธปืน กลอุปกรณ์อื่นที่สามารถส่งลูกกระสุนลอยโค้งไปยังเป้าหมายที่ต้องการได้กลอุปกรณ์ที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสโดยการส่งลูกกระสุน ซึ่งรวมถึง

- อาวุธปืนทุกประเภท รวมถึง ปืนพก ปืนสั้น ปืนพกลูกโม่ ปืนยาว ปืนไรเฟิล
- ปืนเด็กเล่น ปืนจำลอง (Replicas) ปืนเลียนแบบ (Imitation Firearm) ที่มีขีดความสามารถที่ทำให้คิดว่าเป็นปืนจริง
- ส่วนประกอบของอาวุธปืน ยกเว้นกล้องติดปืน (Telescopic Sight)
- ปืนอัดอากาศและปืนคาร์บอนไดออกไซด์ รวมถึงปืนพก กระสุนปืน ปืนยาว ปืนไรเฟิล รวมถึงปืนยิงกระสุนชนิดกลม (Ball Bearing Gun)
- ปืนสำหรับจุดพลุสัญญาณ (Signal Flare Pistols) และปืนสำหรับให้สัญญาณในการเริ่มการแข่งขัน (Starter Pistols)
- ธนู หน้าไม้ ลูกศร ลูกธนู
- ปืนฉมวกแบบต่าง ๆ
- ที่ยิงสัตว์ง่ามหนังสติ๊กแบบต่างๆและเครื่องเหวี่ยงกระสุน

ข) กลอุปกรณ์ที่ถูกออกแบบขึ้นเป็นพิเศษสำหรับทำให้หมดความรู้สึกหรือเคลื่อนที่ไม่ได้ ซึ่งรวมถึง

- กลอุปกรณ์สำหรับทำให้กระตุก เช่น ปืนของลูกดอกไฟฟ้าทำให้กระตุก หมดสติ (Stun Guns) หรือกระบองที่ใช้ตีทำให้หมดสติ (Stun Batons)
- อุปกรณ์ทำให้สัตว์สลบ หมดสติ (Animal Stunners) หรือ เครื่องสังหารสัตว์
- สารเคมีที่ทำให้พิการหรือทำให้ร่างกายไม่สามารถทำงานได้ตามปกติ แก๊สและสเปรย์ เช่น สเปรย์เครื่องเทศ (Mace) สเปรย์พริกไทยหรือพริกป่น สเปรย์กรด สเปรย์สำหรับไล่สัตว์ (Repellent Sprays) และ แก๊สน้ำตา

ค) วัตถุแหลมคมหรือวัตถุมีขอบคมที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัส ซึ่งรวมถึง

• วัตถุที่ถูกออกแบบสำหรับสับ เช่น ขวาน (Hatchects) มีดใหญ่สำหรับหั่นเนื้อและปังตอ (Cleavers)

• ขวานฟันน้ำแข็ง หรือเครื่องมือเจาะน้ำแข็ง

• ของมีคม หรือของแหลม ซึ่งรวมถึง มีด ใบมีดโกน คัตเตอร์ตัดกล่องกระดาษ มีดสารพัดประโยชน์ มีดโกนหนวดต่าง ๆ

• กรรไกร

• เครื่องมือสำหรับใช้ในการต่อสู้ทุกประเภทที่มีปลายแหลมหรือมีขอบคมรวมถึงดาวกระจาย

• ดาบและกระบี่ประเภทต่าง ๆ

ง) เครื่องมือช่าง เครื่องมือที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งรวมถึง

• แชลง ตะขอเกี่ยวสินค้า (Crowbars)

• สว่านเจาะประเภทต่าง ๆ

• เครื่องมือช่างที่มีใบมีด

• เครื่องมือช่าง ซึ่งใช้เป็นอาวุธได้ เช่น ไขควง สิ่ว

• เลื่อยประเภทต่าง ๆ

• เครื่องพ่นไฟ (Blowtorched)

• ปืนลูกศร (Bolt Guns) หรือปืนยิงตะปู (Nail Guns)

จ) สิ่งของไม่มีคม วัตถุที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสเมื่อใช้วัตถุนั้นตี ซึ่งรวมถึง

•ไม้เบสบอล ไม้ซอฟท์บอล และไม้คริกเก็ต

• กระบองประเภทต่างๆ เช่น กระบองสั้นที่มีหนังหุ้มหัวเป็นดีบุกหรือกระบองสั้นของตำรวจ

• อุปกรณ์สำหรับใช้ต่อสู้ป้องกันตัวประเภทต่างๆ เช่น ไม้กระบองคู่ หรือพวงกุญแจสำหรับใช้ป้องกันตัวเอง

• สนับมือ

• ไม้กอล์ฟ

• ไม้ฮอคกี้ และไม้เลอครอส (Lacrosse Sticks)

• ไม้คิว

• ไม้ค้ำสำหรับเล่นสกี

ฉ) วัตถุระเบิดและกลอุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรือกลอุปกรณ์ระเบิดแสวงเครื่องวัตถุระเบิดหรือกลอุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรือกลอุปกรณ์ระเบิดแสวงเครื่องที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งรวมถึง

• กระสุนปืน

• เชื้อประทุระเบิด (Blasting caps)

• ที่จุดระเบิดและฟิวส์ (Detonators & Fuses)

• อุปกรณ์จำลองของระเบิดเพลิง (Replica) หรือระเบิดแสวงเครื่อง

• ลูกระเบิด ระเบิดต่าง ๆ

• พลุ ดอกไม้ไฟ

• เครื่องกำเนิดควันหรืออุปกรณ์อื่นใดที่คล้ายคลึงกัน (Smoke-generating Canister or Cartridges)

• ระเบิดไดนาไม ดินระเบิด และระเบิดพลาสติก

• คบเพลิง

ช) ของเหลว เจล สเปรย์หรือวัตถุและสารอื่นๆ ที่เป็นไปตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในหัวข้อที่เกี่ยวข้อง

2. ระเบิดหรือกลอุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรือกลอุปกรณ์ระเบิดแสวงเครื่องระเบิด หรืออุปกรณ์ที่ถูกออกแบบเพื่อก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ห้ามนำขึ้นห้องระวางเก็บสินค้าหรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานทั้งหมด เพื่อวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ซึ่งรวมถึง

• อาวุธปืน

• กระสุนปืน

• เชื้อประทุระเบิด (Blasting caps)

• ที่จุดระเบิดและฟิวส์ (Detonators & Fuses)

• ลูกระเบิด ระเบิดต่าง ๆ

• พลุหรือดอกไม้ไฟ

- เครื่องกำเนิดควันหรืออุปกรณ์อื่นใดที่คล้ายคลึงกัน (Smoke -generating Canister or Cartridges)
- ระเบิดไดนาไมต์ ดินปืน หรือระเบิดพลาสติก

ทั้งนี้ในส่วนวัตถุอันตราย (Dangerous Goods) ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตราย

เอกสารแนบ 3

โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme)

1. วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)ได้จัดทำขึ้นตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) คือการทำให้แน่ใจว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยการบินและหน้าที่รับผิดชอบได้มีการกำหนดขึ้นอย่างชัดเจนและผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำไปใช้สามารถเข้าใจกันอย่างชัดแจ้งตลอดจนมีการอธิบายและแจกแจงรายละเอียดของมาตรการที่จำเป็นต้องนำไปปฏิบัติที่สนามบินเพื่อให้สอดคล้องตามกฎระเบียบข้อบังคับของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme – NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ต้องถูกจัดทำและพัฒนาขึ้นตามลักษณะแต่ละสนามบินของประเทศ ซึ่งรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและทุกสนามบินภายในประเทศ ซึ่งมีการดำเนินการที่อาจเป็นกลุ่มเป้าหมายของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ควรจัดเตรียมขึ้นโดยหน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน โดยมีการปรึกษาหารือกับผู้ใช้สนามบินทั้งหมด และเห็นชอบ ลงนาม และลงวันที่โดยผู้จัดการสนามบิน

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ควรร่างให้มีความสอดคล้องกับโครงร่างซึ่งมีรายละเอียดอยู่ในเอกสารแนบนี้และนำเสนอสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง โดยควรทบทวนและปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยฯ ให้ทันต่อเหตุการณ์เป็นประจำและอย่างน้อยทุกๆ 12 เดือน

การขอแก้ไข เพิ่มเติมและแจ้งข้อแตกต่างจากแผนรักษาความปลอดภัยฯ นอกเหนือจากการแก้ไขบางส่วนซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงในกฎหมายระดับชาติ ควรจะนำส่งไปยังผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่ออนุมติก่อนนำไปใช้ปฏิบัติงานต่อไป

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ควรมีชั้นความลับตามแนวทางการปฏิบัติของประเทศ และมีเนื้อหาสาระที่ได้รับการจัดการให้สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติของชาติด้านการรักษาความปลอดภัยต่อเอกสาร

2. ที่มาของกฎระเบียบข้อบังคับ

กฎหมายระดับชาติ ให้รายละเอียดในกฎหมายระดับชาติ เช่น พระราชบัญญัติ ซึ่งให้อำนาจโดยชอบต่อแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ อ้างอิงถึงข้อความที่สำคัญของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ใช้พื้นฐาน และมีบทบัญญัติเพื่อการจัดทำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติ

กฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับอื่นๆ ให้รายละเอียดกฎหมายและกฎระเบียบอื่นๆ เช่น ระเบียบที่ใช้ในจังหวัด เทศบัญญัติ ซึ่งให้ฐานอำนาจสนับสนุนแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) การอ้างอิงถึงส่วนสำคัญของกฎหมายอาญาควรจะรวมไว้ด้วยในจุดที่เกี่ยวข้อง

3. หน้าที่และความรับผิดชอบ

การจัดการสนามบิน อธิบายบทบาทและภารกิจเฉพาะของพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ไปใช้

หน่วยรักษาความปลอดภัยสนามบิน ระบุถึงบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบของพนักงานรักษาความปลอดภัยของสนามบิน โครงสร้างของหน่วยรักษาความปลอดภัยสนามบินและภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ต้องปฏิบัติ

อำนาจในการรักษาความสงบ ระบุถึงภารกิจของหน่วยงานตำรวจต่างๆ (ระดับชาติ จังหวัด ท้องถิ่น สนามบิน เป็นต้น) หน้าที่รับผิดชอบของหน่วยต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินควรอธิบายไว้อย่างชัดเจนเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการเข้าใจผิดในบทบาทหน้าที่เฉพาะและความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินของแต่ละหน่วย

ตัวแทนส่วนราชการอื่นๆ ระบุถึงบทบาทของส่วนราชการอื่นๆ (กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการสนับสนุนแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ อธิบายถึงบทบาทของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ทั้งของไทยและต่างประเทศ) ที่ดำเนินงานที่สนามบินและหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยต่างๆ หรือภารกิจที่กำหนดให้แก่พนักงานซึ่งช่วยสนับสนุนแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ควรมีบัญชีรายชื่อของบุคคลที่รับผิดชอบหรือผู้ที่รับผิดชอบสำรองของผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละราย พร้อมรายละเอียดการติดต่อที่เกี่ยวข้อง (หมายเลขโทรศัพท์ทั้งที่ทำงานและที่บ้าน ที่อยู่ที่บ้าน เป็นต้น) ไว้ในภาคผนวก

ผู้เช่าพื้นที่สนามบิน อธิบายถึงความรับผิดชอบของผู้เช่าและลักษณะของความร่วมมือและการให้ความช่วยเหลือที่จำเป็นในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

หน่วยราชการส่วนท้องถิ่น ระบุถึงภารกิจใดๆ ที่จำเป็นของหน่วยงานท้องถิ่นในการให้ความช่วยเหลือในการนำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ไปปฏิบัติ

หน่วยงานที่มีอำนาจอื่นๆ ควรกล่าวรวมถึงหน่วยงานอื่นใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (ไปรษณีย์ การติดต่อสื่อสาร ดับเพลิง สุขภาพ เป็นต้น) อธิบายถึงบทบาทของหน่วยงานนั้นและสิ่งที่จะต้องให้ความช่วยเหลือตามข้อกำหนด

การบินทั่วไป อธิบายถึงแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่มีต่อการปฏิบัติการบินทั่วไปที่สนามบิน

4. คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน

ขอบเขต อำนาจหน้าที่ ระบุข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้งคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน อำนาจ หน้าที่นี้จะต้องระบุอย่างชัดเจนถึงภารกิจหลักของคณะกรรมการฯ เกี่ยวกับนำไปใช้ซึ่งข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติผ่านทางขั้นตอนการปฏิบัติและมาตรการป้องกันสนามบินอย่างมีประสิทธิผลจากการกระทำแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย คณะกรรมการฯ ควรประชุมกันเป็นประจำ ทั้งเต็มคณะหรือกลุ่มย่อยซึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในขณะนั้น การประชุมควรมีการทำรายงานการประชุมทุกครั้ง และภายหลังจากได้รับการรับรองรายงานการประชุมที่ประชุมแล้ว ต้องส่งเวียนไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

องค์คณะ รายชื่อองค์คณะของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน ต้องรวมหน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของสนามบินที่มีหน้าที่ในการจัดทำและบังคับใช้มาตรการรักษาความปลอดภัย รายชื่อควรประกอบด้วย ชื่อ ตำแหน่งและรายละเอียดอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยสนามบิน โดยปกติแล้วผู้จัดการสนามบินจะทำหน้าที่เป็นประธานคณะกรรมการซึ่งมีเจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบินที่เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นผู้ให้คำแนะนำตามความเหมาะสม

5. การติดต่อสื่อสาร

ในบทนี้ควรอธิบายว่าวิธีการที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยและหน่วยงานด้านนโยบายและควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะแจ้งข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ต่ออุตสาหกรรมการบินของรัฐ

บทนี้ควรมีข้อมูลอ้างอิงเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติในการปรึกษาและการแจกจ่ายรายงานผลการตรวจสอบ การตรวจสอบทั้งระบบ การสำรวจ การทดสอบ และการสอบสวนซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานด้านนโยบายและควบคุมการรักษาความปลอดภัย และควรอธิบายถึงข้อแนะนำและคำแนะนำในการกำหนดชั้นความลับที่ถูกต้องและขั้นตอนการปฏิบัติในการจัดการควบคุมข้อมูลที่อ่อนไหวซึ่งอยู่ในรายงานต่างๆ

บทนี้ควรให้รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายในการติดต่อสื่อสารกับรัฐอื่นๆ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสื่อที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

6. ลักษณะของสนามบิน

บททั่วไป ควรระบุชื่อ สถานที่ตั้งซึ่งระบุถึงเมืองที่ใกล้ที่สุด และที่อยู่เป็นทางการของสนามบิน ลักษณะของสนามบิน ชื่อของเจ้าของสนามบิน (Aerodrome Proprietor) หมายเลขโทรศัพท์และ Identification Code

พื้นที่สาธารณะ พื้นที่การบิน และพื้นที่หวงห้าม ควรอธิบายด้วยคำบรรยายสั้นๆ ถึงพื้นที่สาธารณะและพื้นที่การบินต่างๆ รวมถึงส่วนต่างๆ ของสนามบิน พื้นที่การบินของสนามบินควรจะถูกกำหนดเขตไว้อย่าง

ชัดเจน และระบุพื้นที่หวงห้ามพร้อมทั้งจุดควบคุมการเข้าพื้นที่ด้วย และการใช้แผนผังสนามบินที่มีมาตราส่วนถูกต้องจะเป็นวิธีที่ดีที่สุดในเรื่องนี้ และควรจะแนบท้ายไว้ในภาคผนวก

เวลาการปฏิบัติงาน ให้รายละเอียดเวลาการปฏิบัติงานสนามบิน เวลาการปฏิบัติงานของหอควบคุมการจราจรทางอากาศ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารในพื้นที่นั้น รวมทั้งให้รายละเอียดว่าการควบคุมการเข้าพื้นที่หวงห้ามและการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่นั้นๆ อยู่ภายใต้การปฏิบัติ 24 ชั่วโมง ขั้นตอนการปฏิบัตินอกเวลางานปกติควรพิจารณาร่วมด้วย

โครงสร้างและการปฏิบัติงานสนามบิน

แสดงรายชื่อและให้รายละเอียดด้วยคำบรรยายสั้นๆ ของกิจกรรมที่ปฏิบัติโดยหน่วยงานต่างๆ ของสนามบินและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งดำเนินการภายในและจากสนามบิน เช่น หน่วยปฏิบัติการสนามบิน (Aerodrome Operating Services) รวมถึงการบริหารจัดการ การบำรุงรักษา การติดต่อสื่อสาร การดับเพลิง หรือหน่วยปฏิบัติการอื่นๆ

การควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมถึงหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดการบินหรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศอื่น

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ แสดงรายชื่อผู้ประกอบการทั้งหมดที่ใช้สนามบินและจุดปลายทางที่ให้บริการ ให้รายละเอียดจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยในแต่ละวัน และปริมาณสินค้าทางอากาศโดยรวมของผู้ประกอบการทั้งหมดในระหว่างช่วง High and Low Season

การบินทั่วไป แสดงรายชื่อบริษัทการบินทั่วไปซึ่งดำเนินการบินทั้งเข้าและออกจากสนามบิน ให้รายละเอียดปริมาณการจราจรของการบินทั่วไป และรวมถึงการรักษาความปลอดภัยที่จัดขึ้น ณ สถานที่นั้นๆ ความรับผิดชอบต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินทั่วไปและการเข้าถึงพื้นที่ลานจอดเพื่อการพาณิชย์

หน่วยธุรกิจและเอกชน แสดงรายละเอียดผู้เช่าทั้งหมด ร้านค้า บริษัทจัดการสินค้าทางอากาศ บริษัทครัวการบิน สำนักงานท่องเที่ยว บริษัทรักษาความปลอดภัยเอกชน หรือบริษัทเอกชนอื่นๆ ซึ่งปฏิบัติงานที่สนามบินโดยมีรายชื่อผู้จัดการและหมายเลขโทรศัพท์ และควรจะระบุสถานที่ตั้งในสนามบินและอาคารต่างๆ ของบริษัทเหล่านั้นบนแผนที่ซึ่งควรแนบท้ายไว้ในภาคผนวก

หน่วยงานทหารหรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่แทนทหาร (Paramilitary) ระบุถึงการติดต่อของหน่วยงานทหารและหน่วยงานที่ทำหน้าที่แทนทหารซึ่งปฏิบัติงานที่สนามบิน ควรมีรายละเอียดของบันทึกความเข้าใจ (Memoranda of Understanding) ด้วย

7. มาตรการรักษาความปลอดภัยที่สนามบิน

บทนี้ควรแจงรายละเอียดของมาตรการรักษาความปลอดภัย ขั้นตอนการปฏิบัติ และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยซึ่งใช้ที่สนามบินเพื่อสนับสนุนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) หัวข้อและตัวอย่างเนื้อหาควรจะปรับปรุงเพื่อให้สะท้อนเงื่อนไขที่แท้จริงของท้องถิ่น

7.1 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน

มาตรการ ณ ช่องทางเข้าออก อธิบายถึงการควบคุมวิธีการเข้าออกซึ่งใช้กับพื้นที่ควบคุมเพื่อการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน รวมถึงรายละเอียดของระบบการอนุญาตบุคคลและยานพาหนะซึ่งอ้างอิงกับตัวบุคคลและยานพาหนะและขั้นตอนการตรวจค้นและค้นหาที่ดำเนินการอยู่ อธิบายถึงขอบเขตของการตรวจสอบประวัติซึ่งใช้กับผู้ขอรับอนุญาตทุกประเภท อธิบายถึงลักษณะการลาดตระเวนพื้นที่พื้นที่สาธารณะ พื้นที่ของสนามบินที่ควบคุมเพื่อการรักษาความปลอดภัยซึ่งรวมไปถึงการลาดตระเวนบริเวณภายนอกสนามบินสนามบินซึ่งมีความเป็นไปได้ที่จะใช้เป็นจุดโจมตีและปล่อยอาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศ

มาตรการรักษาความปลอดภัยด้านกายภาพ อธิบายถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยด้านกายภาพเกี่ยวกับรั้ว แสงไฟ ระบบป้องกันการบุกรุก โทรทัศน์วงจรปิด เป็นต้น ซึ่งนำมาใช้กับการรักษาความปลอดภัยของพื้นที่การบินและพื้นหวงห้ามทั้งหมด อากาศยานที่จอดอยู่และลานจอด พื้นที่สาธารณะที่อาคารผู้โดยสารและห้องสังเกตการณ์บิน และลานจอดรถ สิ่งอำนวยความสะดวกของการบริการครัวการบิน พื้นที่คลังสินค้า พื้นที่ซ่อมบำรุงอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินที่สำคัญ

สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ เครื่องมือ ติดต่อสื่อสารและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ อธิบายถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยด้านกายภาพซึ่งใช้ในการป้องกันสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ เครื่องมือติดต่อสื่อสารและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ พร้อมกับการประเมินความเสี่ยง จุดอ่อนที่อาจถูกแทรกแซงโดยอ้างอิงกับระดับความสำคัญของสิ่งอำนวยความสะดวกกับความปลอดภัยของการเดินอากาศ

การบินทั่วไป อธิบายถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วไป และขั้นตอนการปฏิบัติซึ่งนำมาใช้กับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและผู้โดยสารของการบินทั่วไปซึ่งปฏิบัติงานเข้าไปยังและออกจากสนามบิน ให้รายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนเฉลี่ยของเที่ยวบินเข้าออกประจำวันตามการเปลี่ยนแปลงของฤดูกาลและจำนวนอากาศยานซึ่งมีฐานอยู่ที่สนามบิน

7.2 การรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน

อำนาจ อธิบายถึงที่มาของอำนาจรัฐด้านเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย และกฎหมายท้องถิ่นให้รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีผู้โดยสารปฏิเสธมาตรการรักษาความปลอดภัยหรือการไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่องด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม แสดงรายการบุคคลต่างๆ เช่น นักการทูต ประธานาธิบดีหรือผู้ปกครองประเทศ ที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นหรือค้นหา

กระบวนการแสดงตัวต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการรับขึ้นบนเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง (Check-In) อธิบายถึงขั้นตอนและสถานที่ Check-In และมาตรการพิเศษใดๆ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกลุ่มบุคคลหรือผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูง ขั้นตอนการปฏิบัติในการป้องกันบัตรโดยสาร บัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding Passes), ป้ายติดสัมภาระ (Baggage Tags) และเอกสารอื่นๆ ระบุถึงอำนาจและความรับผิดชอบของหน่วยที่ทำหน้าที่จัดการ ให้สอดคล้องกับอำนาจตามกฎหมายของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

เอกสารเดินทาง อธิบายถึงสถานที่ เวลา และการตรวจสอบเอกลักษณ์ผู้โดยสารและเอกสารเดินทาง โดยรวมถึงผู้โดยสารต้นทาง เปลี่ยนเที่ยวบินและแวะพัก

ขั้นตอนการตรวจค้น อธิบายถึงมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติในการตรวจค้น รวมถึงสัดส่วนขั้นต่ำที่ต้องใช้การตรวจค้นด้วยมือ(หากนำมาใช้) การพิสูจน์ทราบถึงวัตถุต้องห้ามและวัตถุอันตราย มาตรการพิเศษสำหรับอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กโทรนิกส์ มาตรฐานที่ต้องปฏิบัติขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับบุคคลซึ่งมีความจำเป็นบางอย่างเป็นพิเศษ การตรวจค้นส่วนตัว และการปฏิบัติเมื่อค้นพบอาวุธหรือวัตถุระเบิด

อุปกรณ์ แสดงรายการอุปกรณ์ที่มีอยู่ ณ จุดตรวจค้น และการทดสอบประจำวันและขั้นตอนการปฏิบัติในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าใช้งานได้ และได้มาตรฐานก่อนการใช้งาน ให้รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติที่จะนำมาใช้เมื่อการทำงานของอุปกรณ์เกิดความผิดพลาดหรือไม่สามารถใช้งานได้ด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม

เจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย อธิบายถึงระดับของพนักงาน ตำแหน่ง และการสลับหน้าที่ที่จุดตรวจค้น รวมทั้งการฝึกอบรมตามที่กำหนด (ขั้นต้น การฝึกงาน และทบทวน) และข้อมูลใดของการฝึกอบรมนั้นจำเป็นจะต้องเก็บไว้

การแบ่งแยก (Segregation) และควบคุม ระบุว่ามีการแบ่งแยกระหว่างบุคคลที่ผ่านการตรวจค้นแล้วและยังไม่ผ่านการตรวจค้นในอาคารผู้โดยสารหลังผ่านจุดตรวจค้นแล้วหรือไม่ อธิบายถึงวิธีการที่ใช้ในการควบคุมผู้โดยสารที่เดินบนลานจอดอากาศยานหรือขึ้นรถไป-มาระหว่างอากาศยานกับอาคาร หากไม่มีการแบ่งแยก อธิบายขั้นตอนการชดเชย เช่น การตรวจค้นครั้งที่ 2 ที่บริเวณประตู

ขั้นตอนของพนักงานและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ระบุมาตรการรักษาความปลอดภัยหากจะใช้กับพนักงานสนามบินทุกคน ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ตำรวจ และหน่วยงานรัฐอื่นๆ อธิบายถึงขั้นตอนการปฏิบัติที่จะนำไปใช้อย่างชัดเจน และอธิบายมาตรการเฉพาะใดๆ อย่างชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงการเข้าใจผิดและรับรองการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยที่แน่นอนไปใช้

สิ่งของหรือวัสดุของรัฐและถุงเมล์การทูต ระบุถึงมาตรการที่จะนำมาใช้กับสิ่งของหรือวัสดุของรัฐและถุงเมล์การทูต อธิบายว่าถุงเมล์การทูตอาจจะถูกตรวจค้นได้หรือไม่ หากต้องตรวจ ให้ระบุขั้นตอนการปฏิบัติ ระบุขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับไปรษณีย์ทูตที่อยู่ในถุงเมล์การทูตและจดหมายทูต (Embassy Correspondence) ที่ไม่อยู่ในถุงเมล์การทูต

สิ่งอำนวยความสะดวกของบุคคลสำคัญ อธิบายถึงสถานที่ของสิ่งอำนวยความสะดวกบุคคลสำคัญ และขั้นตอนการปฏิบัติในการจัดลำดับขั้นตอน VIPs ระบุถึงการจัดการกับผู้โดยสารที่เป็นบุคคลสำคัญอย่างเป็นการเฉพาะ และมาตรการใดๆ ตามที่สามารถจำกัดการยกเว้นจากช่องทางการตรวจค้นผู้โดยสารปกติให้น้อยที่สุด

ผู้โดยสารประเภทพิเศษ อธิบายถึงขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้โดยสารที่มีสถานะทางการทูต และผู้โดยสารที่มีความประพฤติไม่เรียบร้อย เช่น บุคคลภายใต้การอารักขา ผู้ต้องขังคดีร้ายแรง ผู้ถูกเนรเทศ บุคคลซึ่งมีอาการทางประสาท ระบุภารกิจที่หลากหลายอย่างชัดเจนของหน่วยงานๆ ที่เกี่ยวข้อง จัดทำข้อมูลอ้างอิงเฉพาะเพื่อแจ้งแก่ผู้ปฏิบัติงานและนักบินที่เกี่ยวข้อง

การบินทั่วไป กล่าวถึงมาตรการเฉพาะสำหรับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้โดยสารของอากาศยานและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานของการบินทั่วไปโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระหว่างที่มีสถานการณ์ภัยคุกคามสูง

7.3 การรักษาความปลอดภัยสัมภาระลงทะเบียน

อำนาจ อธิบายถึงที่มาของอำนาจรัฐด้านเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย และกฎหมายท้องถิ่นให้รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีผู้โดยสารปฏิเสธมาตรการรักษาความปลอดภัยหรือการไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่องด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม แสดงรายการบุคคลต่างๆ เช่น นักการทูต ประธานาธิบดีหรือผู้ปกครองประเทศ ที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นหรือค้นหา

กระบวนการแสดงตัวต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการรับขึ้นบนเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง (Check-In) อธิบายถึงขั้นตอนและสถานที่ Check-In และมาตรการพิเศษใดๆ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกลุ่มบุคคลหรือผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูง ขั้นตอนการปฏิบัติในการป้องกันบัตรโดยสาร บัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding Passes), ป้ายติดสัมภาระ (Baggage Tags) และเอกสารอื่นๆ ระบุถึงอำนาจและความรับผิดชอบของหน่วยที่ทำหน้าที่จัดการ ให้สอดคล้องกับอำนาจตามกฎหมายของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

การเช็คอินภายนอกสนามบิน หากมีการอนุญาตให้มีการเช็คอินภายนอกสนามบิน อธิบายมาตรการการป้องกันสัมภาระจากการกระทำแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายจนกระทั่งสัมภาระได้ขนถ่ายขึ้นไปยังอากาศยาน

ขั้นตอนการตรวจค้น อธิบายถึงมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติในการตรวจค้น รวมถึงสัดส่วนขั้นต่ำที่ต้องใช้การตรวจค้นด้วยมือ(หากนำมาใช้) การพิสูจน์ทราบถึงวัตถุต้องห้ามและวัตถุอันตราย มาตรการพิเศษสำหรับอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กโทรนิกส์ มาตรฐานที่ต้องปฏิบัติขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับบุคคลซึ่งมีความจำเป็นบางอย่างเป็นพิเศษ การตรวจค้นส่วนตัว และการปฏิบัติเมื่อค้นพบอาวุธหรือวัตถุระเบิด

อุปกรณ์ แสดงรายการอุปกรณ์ที่มีอยู่ ณ จุดตรวจค้น และการทดสอบประจำวันและขั้นตอนการปฏิบัติในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าใช้งานได้ และได้มาตรฐานก่อนการใช้งาน ให้รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติที่จะนำมาใช้เมื่อการทำงานของอุปกรณ์เกิดความผิดพลาดหรือไม่สามารถใช้งานได้ด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม

พนักงานรักษาความปลอดภัย อธิบายถึงระดับของพนักงาน ตำแหน่ง และการสลับหน้าที่ที่จุดตรวจค้น รวมทั้งการฝึกอบรมตามที่กำหนด (ขั้นต้น การฝึกงาน และทบทวน) และข้อมูลใดของการฝึกอบรมนั้นจำเป็นจะต้องเก็บไว้

การจับคู่สัมภาระลงทะเบียนกับผู้โดยสาร อธิบายขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระลงทะเบียนซึ่งขนถ่ายขึ้นไปนั้นเป็นของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นซึ่งได้ขึ้นบนอากาศยานอย่างแท้จริง และสัมภาระลงทะเบียนเหล่านั้นได้ผ่านมาตรการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นและได้รับอนุญาตให้ขนถ่ายไปกับเที่ยวบินนั้น ข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้โดยสารประเภทต่างๆ ควรถูกจัดทำขึ้นโดยเฉพาะ (ผู้โดยสารต้นทาง เปลี่ยนลำ หรือแวะพัก) การใช้ระบบอัตโนมัติควรจะคำนึงถึงหลักการและผลลัพธ์หรือเป้าหมายของระบบการทำงาน

ขั้นตอนของพนักงานและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ระบุมาตรการรักษาความปลอดภัยหากจะใช้กับพนักงาน ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ตำรวจ และหน่วยงานรัฐอื่นๆ อธิบายถึงขั้นตอนการปฏิบัติที่จะนำไปใช้อย่างชัดเจนและอธิบายมาตรการเฉพาะใดๆ อย่างชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงการเข้าใจผิดและรับรองการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยที่แน่นอนไปใช้

สัมภาระลงทะเบียนบรรทุก อธิบายขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับสัมภาระซึ่งแยกออกจากผู้โดยสารที่เป็นเจ้าของด้วยระบบการจัดการสัมภาระซึ่งต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมสำหรับสัมภาระนั้นก่อนที่จะขนถ่ายขึ้นบนอากาศยาน

พื้นที่รับสัมภาระ อธิบายถึงมาตรการซึ่งนำมาใช้กับสัมภาระลงทะเบียนซึ่งไม่มีการมารับคืนจากผู้โดยสาร รวมไปถึงรายละเอียดของการตรวจค้นหรือค้นหาและการเก็บรักษาด้วยความปลอดภัย และอธิบายถึงมาตรการป้องกันผู้โดยสารไม่ให้นำวัตถุต้องห้ามซึ่งเก็บอยู่ในสัมภาระลงทะเบียนที่พื้นที่รับสัมภาระออกมาก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายบริเวณอาคารผู้โดยสารขาเข้า

7.4 การรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศ

ความหมายของสินค้าทางอากาศในบริบทของการรักษาความปลอดภัยการบินรวมถึง สินค้าปกติ การรวบรวมสินค้า (Consolidations) การขนถ่ายสินค้า (Transshipments) สิ่งของที่ไม่ได้มีเจ้าของเดินทางไปด้วย (Unaccompanied courier Items) ไปรษณียภัณฑ์ ไปรษณีย์ทูต สรรพภัณฑ์ของบริษัท (Company Stores) และสัมภาระลงทะเบียนบรรทุกซึ่งขนส่งไปในฐานะสินค้าบนอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร (A Passenger-carrying Aircraft)

อำนาจ อธิบายถึงที่มาของอำนาจรัฐด้านเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยและหน่วยที่รับผิดชอบด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องตามกฎหมาย

ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัย อธิบายถึงขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน สินค้าทราบตัวตนและสินค้าไม่ทราบตัวตน สินค้าที่เปลี่ยนถ่ายจากอากาศยานหรือช่องทางอื่น บทบาทของผู้ดำเนินการเดินอากาศ การสุ่มตรวจ เอกสารการบันทึกข้อมูล การควบคุมช่องทางเข้าออก การเก็บรักษาด้วยความปลอดภัยและการคมนาคมขนส่ง

อุปกรณ์ แสดงรายการอุปกรณ์ที่มีอยู่ ณ จุดตรวจค้น และการทดสอบประจำวันและขั้นตอนการปฏิบัติในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าใช้งานได้ และได้มาตรฐานก่อนการใช้งาน ให้รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติที่จะนำมาใช้เมื่อการทำงานของอุปกรณ์เกิดความผิดพลาดหรือไม่สามารถใช้งานได้ด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม

7.5 การรักษาความปลอดภัยการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) และการบริการครัวการบิน (Catering Supplies)

อำนาจ อธิบายถึงที่มาของอำนาจรัฐด้านเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยและหน่วยที่รับผิดชอบด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องตามกฎหมาย

ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัย อธิบายขั้นตอนการปฏิบัติและหน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวกับสรรภัณฑ์ทราบตัวตนและไม่ทราบตัวตน มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ มาตรการรักษาความปลอดภัยช่องทางเข้าออกคลังสินค้าศุลกากร (Customs Bonded Warehouse) การปิดผนึกสินค้าเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Tamper-evident Sealing of Goods) การตรวจค้นและการปิดผนึกยานพาหนะ รถขนอาหารและบรรจุภัณฑ์ Multiple Loads การปฏิบัติการครัวบินในพื้นที่การบิน ใบเสร็จและความถูกต้องของสินค้าที่จะเข้าไปในพื้นที่หวงห้าม และมาตรการรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

7.6 การควบคุมปืนและอาวุธ

กฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับ อธิบายถึงกฎหมายระดับชาติและกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพกพาอาวุธและปืนขึ้นบนอากาศยานซึ่งออกจากหรือลงที่สนามบิน หรือพกพาโดยบุคคลในเขตอำนาจศาล (Area of Jurisdiction) ของสนามบิน ข้อบัญญัติทางกฎหมายหรือพระราชกฤษฎีกาที่มีอำนาจอาจจะใส่เนื้อหาไว้ในภาคผนวก

การขนส่งอาวุธปืน อธิบายขั้นตอนการปฏิบัติในการควบคุมและการขนส่งอาวุธปืนในรูปแบบของสัมภาระลงทะเบียนหรือสินค้า ให้มีความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) อธิบายบทบาทของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน กล่าวถึงมาตรการพิเศษสำหรับพื้นที่เช็คอินหรือรับคืนสัมภาระ

การพกพาอาวุธปืน อธิบายถึงนโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการขนย้ายอาวุธปืนทั้งในอากาศยานของไทยและต่างประเทศ และมาตรการสำหรับการนำนโยบายนั้นไปใช้ อธิบายถึงภารกิจของหน่วยที่เกี่ยวข้องและภาระของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ระบุถึงอำนาจที่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานและผู้ติดตามผู้ต้องขัง ผู้ถูกเนรเทศหรือผู้ติดตามบุคคลสำคัญ พกพาอาวุธบนอากาศยานได้ด้วยความชัดเจน อธิบายถึงขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องรวมถึงการแจ้งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศและนักบิน

7.7 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

หน้าที่ความรับผิดชอบพื้นฐานของการรักษาความปลอดภัยซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งต้องอยู่ภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยของสนามบินเพื่อว่าจะสามารถร่วมมือประสานงานและดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยได้

การควบคุมช่องทางเข้าออกอากาศยาน อธิบายมาตรการป้องกันอากาศยานซึ่งอยู่บนพื้นดิน ที่เป็นหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและช่างเครื่องที่จะพิสูจน์ทราบบุคคลที่เข้าใกล้หรือขึ้นบนอากาศยาน และสำหรับอากาศยานซึ่งยังไม่ให้บริการหรืออยู่ในระหว่างซ่อมบำรุงรักษา ควรจะรักษาความปลอดภัยช่องทางเข้าออกทั้งหมด รวมถึงการนำบันไดหรือเคลื่อนย้ายสะพานเทียบออก

การลาดตระเวนด้านการรักษาความปลอดภัย อธิบายการลาดตระเวนภายในพื้นที่การบินให้รายละเอียดถึงการติดต่อสื่อสารที่ใช้ระหว่างการรักษาความปลอดภัยและการควบคุมการจราจรทางอากาศและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่ใช้

ข้อควรระมัดระวังก่อนทำการบิน อธิบายถึงข้อปฏิบัติก่อนทำการบินซึ่งต้องใช้เป็นประจำระหว่างที่มีสถานการณ์ภัยคุกคามสูง หรือขึ้นอยู่กับการร้องขอ ระบุถึงหน่วยที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งภารกิจที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

การแจ้งข่าวภัยคุกคาม อธิบายถึงขั้นตอนการตอบสนองต่อข้อมูลซึ่งระบุว่าอากาศยานนั้นอาจจะเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และระบุตัวบุคคลที่รับผิดชอบในการใช้มาตรการเพิ่มเติมที่จำเป็นต่อการตอบโต้ภัยคุกคาม ให้คำจำกัดความของหน้าที่รับผิดชอบในการแจ้งข้อมูลแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย ในกรณีที่ไม่ได้เป็นหน่วยงานแรกที่จะทำหน้าที่แจ้งข่าวภัยคุกคาม

เที่ยวบินภายใต้ภัยคุกคามที่สูงขึ้น อธิบายถึงขั้นตอนการปฏิบัติซึ่งใช้กับเที่ยวบินภายใต้ภัยคุกคามที่สูงขึ้น โดยรวมถึงพื้นที่จอดเครื่องบินแบบโดดเดี่ยว การรักษาความปลอดภัยอากาศยานโดยเฉพาะการติดตามอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อน และการตรวจสอบพื้นที่เส้นทางการบินขึ้นลงของอากาศยาน รวมถึงแผนผังลานจอด

การตรวจค้นอากาศยาน อธิบายขั้นตอนการปฏิบัติของการตรวจสอบและการตรวจค้นอากาศยานระหว่างการปฏิบัติการปกติ และขณะที่อากาศยานอาจตกอยู่ภายใต้ภัยคุกคามสูง กำหนดว่าหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการตรวจค้น อธิบายความจำเป็นของรายการตรวจสอบ (Checklist) เพื่อหลีกเลี่ยงการซ้ำซ้อน

จัดมีแสงสว่างเพียงพอในการตรวจค้นและมีบุคลากรที่ได้รับการฝึกอบรมมาเป็นอย่างดี ตลอดจนความช่วยเหลือจากผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานหรือบุคลากรด้านวิศวกรรมอากาศยาน ระบุถึงการปฏิบัติเมื่อค้นพบวัตถุระเบิดต้องสงสัยและหน้าที่รับผิดชอบในการตัดสินใจเคลื่อนย้ายอากาศยาน หรืออพยพผู้คนและการดำเนินงานสนามบินต่อไปตามปกติ

7.8 อุปกรณ์และเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและข้อจำกัดเฉพาะ

การปฏิบัติการและการบำรุงรักษา อธิบายถึงการจัดสรรหน้าที่รับผิดชอบระหว่างหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ด้านการจัดซื้อ การติดตั้ง การปฏิบัติการและการบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์รักษาความปลอดภัย แสดงรายการเครื่องมืออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่สนามบินซึ่งใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนรวมไปถึงจำนวน สถานที่ การบำรุงรักษาและการปรับแต่งค่า และหน้าที่รับผิดชอบ รวมไปถึงเครื่องมือ X-ray เครื่องมือตรวจจับวัตถุระเบิด (ETD) เครื่องมือตรวจจับแบบมือถือ (HHMD) และ เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (WTMD) ห้องฝึกจำลอง สุนัขดมกลิ่นระเบิด และอุปกรณ์ทำลายระเบิด แสดงแผนผังไว้ในภาคผนวกแสดงตำแหน่งของเครื่องมืออุปกรณ์ที่กระจายอยู่ในสนามบิน

8. การตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

แผนเผชิญเหตุของสนามบิน แผนเผชิญเหตุของสนามบินควรจะมีความสัมพันธ์กับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ข้อแนะนำเกี่ยวกับโครงสร้างและเนื้อหาของแผนควรมาจากผู้มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัย นโยบาย และกฎระเบียบข้อบังคับด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน แผนฯควรระบุถึงข้อมูลเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการออกคำสั่ง การควบคุมและขั้นตอนการปฏิบัติในการติดต่อ สื่อสาร ขั้นตอนการปฏิบัติในการเจรจาจับตัวประกัน สถานที่จอดอากาศยานที่กำหนดไว้ การเข้าออกและการควบคุมพื้นที่ เกิดเหตุฉุกเฉิน เครื่องมืออุปกรณ์การติดต่อสื่อสาร ข้อแนะนำเกี่ยวกับการจัดการสื่อและสาธารณชน สำเนาของแผนเผชิญเหตุของสนามบินควรจะแนบไว้เป็นภาคผนวกของแผนรักษาความปลอดภัยของสนามบิน

9. การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย

อธิบายถึงแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินซึ่งใช้กับพนักงานรักษาความปลอดภัยที่สนามบินและบุคคลอื่นๆ ที่มีบทบาทหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินรวมทั้งบุคลากรด้านการจัดการด้วย และพนักงานรักษาความปลอดภัยของสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและตัวแทนควบคุม ตำรวจ ทหาร เจ้าหน้าที่ศุลกากร และเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง อธิบายถึงการฝึกอบรมอื่นๆ ซึ่งรวมไปถึงการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุและการฝึกซ้อมซึ่งเกี่ยวข้องกับการตอบโต้การกระทำแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

10. ภาคผนวก

ก. แผนผังองค์กรซึ่งอ้างอิงถึงโครงสร้างองค์กรด้านการบริหารสนามบินและการจัดการการรักษาความปลอดภัย

ข. แผนที่ตามมาตราส่วนของสนามบินและพื้นที่โดยรอบ

ค. แผนที่แสดงรายละเอียดตามมาตราส่วนของพื้นที่สาธารณะ เขตการบิน รวมถึงทั้งพื้นที่หวงห้ามและจุดควบคุมการเข้าออก

ง. แผนที่แสดงรายละเอียดของอาคารซึ่งเป็นสถานที่ที่มีการใช้เครื่องมืออุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

จ. ข้อมูลการติดต่อของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ฉ. องค์กรเอกชนและธุรกิจซึ่งดำเนินการที่สนามบิน

ช. รายชื่อบุคคลที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นและค้นหา

ซ. กฎหมายระดับชาติและกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับพกพาอาวุธและปืน

ฌ. แผนเผชิญเหตุของสนามบิน

เอกสารแนบ 4

โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

1. องค์กรและข้อผูกพันระหว่างประเทศ

1.1 โครงสร้างและบทบาทขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การการบินยุโรป (กรณีเกี่ยวข้อง)

1.2 วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาต่างๆ ภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเอกสาร อื่นที่เกี่ยวข้อง

2. ข้อผูกพันและหน้าที่รับผิดชอบระดับประเทศ

2.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบกับรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน

2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบกับรัฐที่ใช้อากาศยานดำเนินกิจการ

2.3 โปรแกรมรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระดับชาติของรัฐที่ใช้อากาศยานดำเนินกิจการ

3. โครงสร้างและนโยบายการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3.1 นโยบายการรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3.2 บทบาทและหน้าที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3.3 ข้อมูลข่าวสารและการติดต่อสื่อสาร

3.4 รายละเอียดของการดำเนินการของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

4. การรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน

4.1 วัตถุประสงค์ของการตรวจค้นและค้นหา

4.2 ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการตรวจค้นและตรวจค้นผู้โดยสารต้นทางด้วยมือ

4.2.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา
4.2.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา
4.2.3 รายการอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจค้น
4.2.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

4.3 ขั้นตอนการปฏิบัติของการตรวจค้นและตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบินด้วยมือ

4.3.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา
4.3.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา

4.3.3 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น

4.3.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

4.4 รายชื่อบุคคลที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นและค้นหา

4.5 การตรวจค้นและค้นหาสัมภาระไม่ลงทะเบียน

4.5.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา

4.5.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา

4.5.3 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น

4.5.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

4.6 การปฏิบัติต่อผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ต้องสงสัย

4.7 การควบคุมการเคลื่อนที่ผู้โดยสาร

4.8 มาตรการสำหรับผู้โดยสารประเภทพิเศษ

4.8.1 เจ้าหน้าที่การทูตและบุคคลที่ได้รับอภิสิทธิ์

4.8.2 สิ่งของหรือวัสดุของรัฐและถุงเมล์การทูต

4.8.3 ผู้โดยสารที่มีปัญหาการเคลื่อนไหวและมีอาการป่วยทางการแพทย์

4.8.4 ผู้โดยสารที่ไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าประเทศ ผู้ถูกเนรเทศ บุคคลภายใต้การอารักขาและบุคคลภายใต้การควบคุมด้านการปกครอง

4.9 นโยบายสำหรับผู้โดยสารไร้วินัย (Unruly passengers)

4.9.1 ขั้นตอนการปฏิบัติบนภาคพื้น

4.9.2 ขั้นตอนการปฏิบัติบนอากาศ

4.9.3 อำนาจในการหน่วงเหนี่ยว จำกัดบริเวณ

4.9.4 ขั้นตอนการปฏิบัติในการรายงาน

5. การรักษาความปลอดภัยสัมภาระลงทะเบียน

5.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย

5.2 การตรวจเอกลักษณ์ผู้โดยสาร

5.2.1 มาตรฐานการตรวจสอบ

5.2.2 สถานที่ตรวจสอบ

5.3 การตั้งคำถามผู้โดยสาร

5.3.1 ลักษณะของคำถาม

5.3.2 สถานที่ที่ใช้ถาม

5.3.3 รายละเอียดของผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

5.4 ขั้นตอนการปฏิบัติของการตรวจค้นและการตรวจค้นด้วยมือสัมภาระลงทะเบียนอากาศยานต้นทาง

5.4.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา

5.4.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา

5.4.3 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น

5.4.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

5.5 ขั้นตอนการปฏิบัติของการตรวจค้นและการตรวจค้นด้วยมือสัมภาระเดินทางเปลี่ยนลำ

5.5.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา

5.5.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา

5.5.3 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น

5.5.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

5.6 การปกป้องสัมภาระลงทะเบียน

5.6.1 ลักษณะของขั้นตอนการปฏิบัติ

5.7 ขั้นตอนการปฏิบัติของการเช็คอินสัมภาระลงทะเบียนจากภายนอกสนามบิน

5.8 ขั้นตอนการปฏิบัติในการพกพาหรือขนปืนหรืออาวุธ

5.8.1 กฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับ

5.8.2 ขั้นตอนการปฏิบัติกรณีที่สามารถอนุมัติหรือยอมรับได้

5.8.2.1 การประกบติดตามผู้ต้องขังหรือผู้ถูกเนรเทศ

5.8.2.2 ผู้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยแก่บุคคลสำคัญของรัฐบาล

5.8.2.3 ผู้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยาน

5.8.3 การปกป้องบนภาคพื้น

5.9 การจัดการกับสัมภาระที่ต้องสงสัย

6. การรักษาความปลอดภัยของผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน สัมภาระไม่ลงทะเบียนและสัมภาระลงทะเบียน

มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา

6.1 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา

6.2 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น

6.3 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

7. การจับคู่ผู้โดยสารกับสัมภาระลงทะเบียน

7.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย

7.2 ลักษณะของขั้นตอนการปฏิบัติ

7.2.1 รายละเอียดของอุปกรณ์หากมีการใช้อุปกรณ์

7.2.2 รายละเอียดของข้อมูลรายชื่อผู้โดยสารบนอากาศยาน (manifest) หากมีความเกี่ยวข้อง

7.2.3 การพิสูจน์เอกลักษณ์ของผู้โดยสารที่ไม่มาปรากฏตัว

7.2.4 การพิสูจน์เอกลักษณ์สัมภาระลงทะเบียนบรรทุก

7.3 ขั้นตอนการตรวจค้นสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสาร

7.3.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา

7.3.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา

7.3.3 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น

7.3.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

8. การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

8.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย

8.2 การตรวจค้นและตรวจสอบอากาศยาน

8.2.1 มาตรฐานการตรวจค้นและตรวจสอบ

8.2.2 รายละเอียดของผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

8.3 การควบคุมช่องทางเข้าออกอากาศยาน

8.3.1 มาตรฐานการควบคุมการเข้า

8.3.2 รายละเอียดของผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

8.4 การปกป้องอากาศยาน

8.5 การควบคุมการเข้าถึงอากาศยาน

8.6 การปกป้องเอกสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

8.7 การป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปให้ห้องนักบินระหว่างทำการบิน

9. การรักษาความปลอดภัยครัวการบินควรมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

9.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย

9.2 มาตรการครัวการบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

9.3 มาตรการการรักษาความปลอดภัยซึ่งถูกนำไปใช้กับการขนส่งครัวการบินและสรรพภัณฑ์ โดยรวมถึงมาตรฐานที่มีผลต่อการควบคุมการเข้าถึงอาหารที่เตรียมไว้ สรรพภัณฑ์ที่ใช้ในการดำเนินกิจการของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (In-Company Stores) ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และ

9.4 มาตรการการรับครัวการบินของผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (Crew Member) บนอากาศยาน

10. การรักษาความปลอดภัยการปฏิบัติงานด้านการทำความสะอาดอากาศยาน

10.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย

10.2 ลักษณะของมาตรการ

10.2.1 มาตรการการควบคุมช่องทางเข้าออกของอุปกรณ์ทำความสะอาด

11. การรักษาความปลอดภัยสินค้า คูเรียร์ พัสดุส่งด่วนและเมล์

11.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย

11.2 ลักษณะของมาตรการรักษาความปลอดภัยสินค้า

11.2.1 ขั้นตอนการปฏิบัติในการรับสินค้า

11.2.2 ข้อพิจารณาและแผนการของตัวแทนควบคุม

11.2.3 ข้อพิจารณาและแผนการของผู้ส่งทราบตัวตน

11.2.4 มาตรฐานการตรวจค้นและการทดสอบทางกายภาพ

11.2.5 สถานที่ตรวจค้นและการทดสอบทางกายภาพ

11.2.6 รายละเอียดอุปกรณ์การตรวจค้น

11.2.7 รายละเอียดของผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

11.2.8 รายละเอียดข้อยกเว้นของการตรวจค้นและการทดสอบทางกายภาพ

11.3 ลักษณะของมาตรการสำหรับสัมภาระลงทะเบียนบรรทุก (Unaccompanied Baggage) และของใช้ส่วนตัว (Personal Effects) ซึ่งนำขึ้นไปในลักษณะของสินค้า

11.3.1 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา
11.3.2 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา
11.3.3 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น
11.3.4 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

11.4 ลักษณะของมาตรการสำหรับคูเรียร์และพัสดุส่งด่วน

11.4.1 ขั้นตอนการปฏิบัติที่สามารถยอมรับได้
11.4.2 มาตรฐานของการตรวจค้นและค้นหา
11.4.3 สถานที่ของการตรวจค้นและค้นหา
11.4.4 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น
11.4.5 รายละเอียดของผู้ปฏิบัติหรือผู้ได้รับการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่แทน

11.5 ลักษณะของมาตรการสำหรับพัสดุไปรษณีย์

11.6.1 ขั้นตอนการปฏิบัติที่สามารถยอมรับได้
11.6.2 ข้อพิจารณาและแผนการของผู้ดำเนินกิจการด้านไปรษณีย์และการบริหาร
11.6.3 ข้อพิจารณาและแผนการของผู้ส่งทราบตัวตนมาตรฐานการตรวจค้น
11.6.4 มาตรฐานของการตรวจค้น
11.6.5 สถานที่ของการตรวจค้น
11.6.6 รายละเอียดของอุปกรณ์การตรวจค้น
11.6.7 รายละเอียดของผู้ดำเนินการ

11.6 ปกป้องคุ้มกันสินค้า คูเรียร์ พัสดุส่งด่วนและพัสดุไปรษณีย์

11.6.1 ลักษณะของมาตรการ

11.7 ขั้นตอนการปฏิบัติในการขนไปรษณีย์ทูต

11.8 การปฏิบัติต่อสินค้าหรือไปรษณีย์ต้องสงสัย

12. การสรรหาบุคลากร

12.1 ลักษณะของขั้นตอนการสรรหาพนักงานรักษาความปลอดภัย รวมถึงการสอบประวัติ

13. การฝึกอบรมบุคลากร

13.1 ลักษณะการฝึกอบรมขั้นต้นของพนักงานกลุ่มต่างๆ ต่อไปนี้

13.1.1 ผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยาน หรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน
13.1.2 พนักงานรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น ค้นหา
13.1.3 พนักงานที่ทำหน้าที่ถามคำถามผู้โดยสาร
13.1.4 การฝึกอบรมเพื่อความตระหนักด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับพนักงานอื่นๆ รวมถึงพนักงานปฏิบัติการภาคพื้น
13.1.5 ผู้จัดการหรือพนักงานรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

13.2 ลักษณะการฝึกอบรมทบทวนของพนักงานกลุ่มต่างๆ ต่อไปนี้

13.2.1 ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน
13.2.2 พนักงานรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น ค้นหา

13.2.3 พนักงานที่ทำหน้าที่ถามคำถามผู้โดยสาร

13.2.4 การฝึกอบรมเพื่อความตระหนักด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับพนักงานอื่นๆ รวมถึงพนักงานปฏิบัติการภาคพื้น

13.2.5 ผู้จัดการหรือพนักงานรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

14. การวางแผนเผชิญเหตุ

14.1 ลักษณะของแผนที่ใช้จัดการกับเหตุฉุกเฉินต่อไปนี้

14.1.1 การจี้อากาศยาน

14.1.2 การขู่วางระเบิด

14.1.3 การค้นพบวัตถุต้องสงสัยหรือต้องห้าม

14.1.4 การทำงานของอุปกรณ์ผิดพลาด

14.1.5 มาตรการเพิ่มเติมเมื่อระดับภัยคุกคามสูงขึ้น

14.1.6 เที่ยวบินที่มีความเสี่ยงสูง

15. การรายงานอุบัติการณ์

15.1 ลักษณะของขั้นตอนการปฏิบัติในการรายงานอุบัติการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

16. การควบคุมดูแลและการเฝ้ามอง/ควบคุมพฤติกรรม

16.1 ลักษณะของมาตรการเฝ้ามอง/ควบคุมการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยและการควบคุมคุณภาพ

17. ขั้นตอนการปฏิบัติของสนามบินท้องถิ่น

18. การรักษาความปลอดภัยพื้นที่ซ่อมบำรุงอากาศยาน

19. การปกป้องผู้บริหารระดับสูงและบุคลากรอื่นๆ

20. การปกป้องอาคารสำนักงาน

(ว่าง)

เอกสารแนบ 5

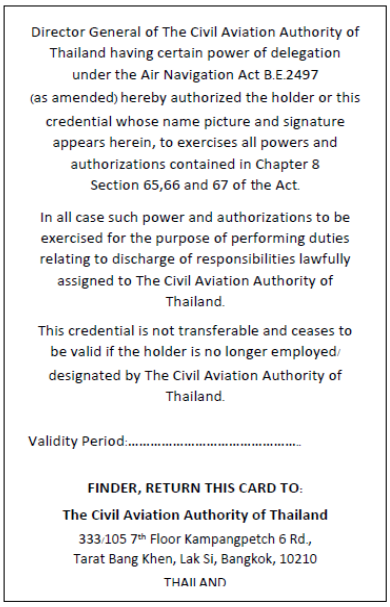
แบบบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety/Security Inspector)

แบบที่ ๑
บัตรแสดงการมอบหมายให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ (Inspector Credentials)

๑. ขนาดประมาณ ๕.๔ x ๘.๕ ซม.
๒. สี รูปแบบ และข้อความ ดังนี้

ด้านหน้า

ด้านหลัง



หมายเหตุ

๑. ID NO. ระบุเลขประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่
๒. ASI - ... ระบุประเภทของผู้ตรวจสอบในแต่ละด้านตามตัวย่อที่กำหนดในระเบียบว่าด้วยคุณสมบัติ การมอบหมายการปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ เช่น ASI-OPS, ASI-AIR, ASI-AGA เป็นต้น สำหรับผู้ตรวจสอบด้านมาตรฐานการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ระบุ FAL โดยมีตัวอย่างดังนี้ ASI-OPS-๐๐๑ หมายถึง ผู้ตรวจสอบด้าน OPS ลำดับที่ ๐๐๑ เป็นต้น
๓. ระบุคำว่า “AVIATION SAFETY INSPECTOR” หรือ “AVIATION SECURITY INSPECTOR” หรือ AIR TRANSPORT FACILITATION INSPECTOR แล้วแต่กรณี
๔. สำหรับผู้ตรวจสอบด้านความปลอดภัยสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศภาคพื้น (Aerodrome and Ground Aids Safety and Certification Inspector-AGA) ให้ระบุประเภทไว้ในบัตร ดังนี้ Category I, Category II, หรือ Category III แล้วแต่กรณี

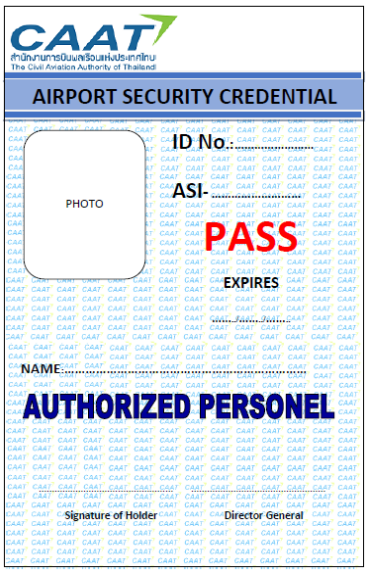
แบบที่ ๒

บัตรผ่านเข้าพื้นที่สนามบิน (Airport Security Credential)

๑. ขนาดประมาณ ๕.๔ x ๘.๕ ซม.

๒. สี รูปแบบ และข้อความ ดังนี้

ด้านหน้า



ด้านหลัง

หมายเหตุ

๑. ID NO. ระบุเลขประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่

๒. ASI - ... ระบุประเภทของผู้ตรวจสอบในแต่ละด้านตามตัวย่อที่กำหนดในระเบียบว่าด้วยคุณสมบัติการมอบหมายการปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ เช่น ASI-OPS, ASI-AIR, ASI-AGA เป็นต้น สำหรับผู้ตรวจสอบด้านมาตรฐานการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ระบุ FAL โดยมีตัวอย่างดังนี้ ASI-OPS-๐๐๑ หมายถึง ผู้ตรวจสอบด้าน OPS ลำดับที่ ๐๐๑ เป็นต้น

๓. บัตรนี้จะออกให้ควบคู่กับบัตรตามแบบที่ ๑ เฉพาะพนักงานเจ้าหน้าที่ประเภทที่มีอำนาจหน้าที่ในการทำ Ramp Inspections, การตรวจสอบ ANS Facility, หรือการตรวจสอบ Aerodrome Facilities and Equipment หรือเป็นผู้มีหน้าที่ตามขอบเขตของงานที่รับผิดชอบกำหนดให้ต้องดำเนินการตรวจสอบ (inspections and audits) ในเขตการบิน (Airside) ของสนามบิน