



ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
พ.ศ. ๒๕๖๑

อาศัยอำนาจตามมาตรา ๓๗ (๑) (ด) แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ และ ข้อ ๕.๒.๑๑ และ ข้อ ๕.๒.๑๒ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ อนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติที่ได้มีการแก้ไขตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเสนอ จึงออกประกาศเรื่องแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑”

ข้อ ๒ ประกาศนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๔ การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไข ครั้งที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๑ แนบท้ายประกาศนี้

ให้หน่วยงานเกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแล และควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑

(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

NATIONAL CIVIL AVIATION
SECURITY TRAINING PROGRAMME

ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1/2561



แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
NATIONAL CIVIL AVIATION
SECURITY TRAINING PROGRAMME

ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1/2561

อนุมัติโดยคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ประธานคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 1 จาก 88

บันทึกการแก้ไขเอกสาร (Record of Amendment)

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม
คำจำกัดความและศัพท์านุกรม (Definition and Glossary)		
1	คำจำกัดความ (Definition) -การฝึกอบรมซ้ำ (Retraining) -การฝึกอบรมทบทวน (Recurrent Training) -การฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) -บุคลากรด้านการบิน (Aviation Personnel) -ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor) -หัวหน้าผู้ควบคุมที่ได้รับการรับรอง (Certified Supervisor) -ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager)	เพิ่ม
2	ศัพท์านุกรม (Glossary) -ETD Explosive trace Detector -HHMD Hand Held Metal Detector -WTMD Walk Through Metal Detector	เพิ่ม
บทที่ 1 บทนำ		
3	1.4 อำนาจ และความรับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	เพิ่ม
4	1.5 วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	แก้ไข
5	1.6 ขอบเขตของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	แก้ไข
6	1.7 การบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 1.7.1 องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 1.7.2 องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) 1.7.3 ข้อกำหนดในการยื่นขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)	แก้ไข

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 2 จาก 88

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม
7	1.8 การปฏิบัติของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 1.8.3 การแจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	แก้ไข
บทที่ 2 บทบาทและความรับผิดชอบ		
8	2.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - ดำเนินการรับรองวิทยากรด้านการบินและพนักงานตรวจค้น	เพิ่ม
9	2.3 ตัวแทน (Agent)	แก้ไข
10	2.4 หน่วยงานที่ให้การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรอง	ยกเลิก ข้อความ
11	2.5 หน่วยงานต้นสังกัดของวิทยากร	ยกเลิก ข้อความ
บทที่ 3 การเก็บบันทึกข้อมูล		
12	3.2 ข้อมูลการสรรหาบุคลากร	แก้ไข
	3.3 ข้อมูลบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย 3.3.1 พนักงานรักษาความปลอดภัย 3.3.2 พนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง	แก้ไข
	3.4 ข้อมูลวิทยากรที่ได้รับการรับรอง	แก้ไข
	3.5 ข้อมูลผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)	เพิ่ม
	3.6 ข้อมูลผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Inspector)	แก้ไข
	3.7 ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน (Person who verify unload weapon)	เพิ่ม
	3.8 ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Preventive Maintenance and Calibration)	เพิ่ม

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 3 จาก 88

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม
บทที่ 4 ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)		
	4.1 เนื้อหาของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)	แก้ไข
	4.3 การทบทวนแก้ไขแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)	แก้ไข
บทที่ 5 ข้อกำหนดเฉพาะด้านสำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)		
	5.1 บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย (Non-Security Personnel) 5.1.2 การฝึกอบรมเบื้องต้น 5.1.2.1 บุคลากรที่จำเป็นต้องเข้าถึงพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย 5.1.2.2 บุคลากรด้านการบิน 5.1.2.3 ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน 5.1.2.4 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ -การฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialize Training)	แก้ไข
	5.1.3 การฝึกอบรมทบทวน 5.1.3.1 บุคลากรด้านการบิน 5.1.3.2 ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน 5.1.3.3 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ	แก้ไข
	5.1.4 เจ็อนไซพิเศษ	ยกเลิก ข้อความ
	5.2 บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Personnel) 5.2.1.2 ไบสมัคร 5.2.1.3 การสัมภาษณ์ 5.2.1.4 กระบวนการคัดเลือก 5.2.1.5 การฝึกอบรมเบื้องต้น 5.2.1.6 การฝึกอบรมทบทวน 5.2.1.7 วิธีการฝึกอบรม	แก้ไข
	5.2.1.9 เจ็อนไซพิเศษ	ยกเลิก ข้อความ
	5.2.2 พนักงานตรวจค้น	แก้ไข

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 4 จาก 88

การแก้ไขเอกสาร ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม
	5.2.2.2 ใบสมัคร 5.2.2.3 การสัมภาษณ์ 5.2.2.4 กระบวนการคัดเลือก 5.2.2.5 คุณสมบัติ 5.2.2.6 การฝึกอบรมเบื้องต้น 5.2.2.11 การตีความภาพเอกซเรย์ 5.2.2.12 การฝึกอบรมทบทวน 5.2.2.15 การประเมินต่อเนื่อง 5.2.2.16 เจ็อนไขพิเศษ	
	5.2.3 ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน (Person who verify unload weapon)	เพิ่ม
	5.2.4 ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Preventive Maintenance and Calibration)	เพิ่ม
	5.2.5 วิทยากรที่ได้รับการรับรอง 5.2.5.1 คุณสมบัติ 5.2.5.2 ขอบเขตของการรับรอง 5.2.5.3 การรับรอง 5.2.5.4 การคงไว้ซึ่งใบรับรอง	แก้ไข
	5.2.5.6 เจ็อนไขพิเศษ	ยกเลิก ข้อความ
	5.2.6 ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)	เพิ่ม
	5.2.7 ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Inspector) 5.2.7.5 การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ 5.2.7.6 การฝึกอบรมทบทวน 5.2.7.7 การหยุดงานต่อเนื่อง	แก้ไข

(ว่าง)

สารบัญ

บันทึกการแก้ไขเพิ่มเติม (Record of Amendment).....	1
บันทึกการแจกจ่ายเอกสาร	3
คำจำกัดความและศัพท์านุกรม (Definitions and Glossary)	15
บทที่ 1 บทนำ	23
1.1 คำนำ.....	23
1.2 มาตรฐานและข้อกำหนดระดับชาติ	23
1.3 มาตรฐานระหว่างประเทศ.....	25
1.4 อำนาจและความรับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....	26
1.5 วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP).....	27
1.6 ขอบเขตของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)	27
1.7 การบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP).....	28
1.7.1 องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)	28
1.7.2 องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)	29
1.7.3 ข้อกำหนดในการยื่นขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	31
1.8 การปฏิบัติการของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP).....	31
1.8.1 การบริหารจัดการแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)....	31
1.8.2 การอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP).....	32
1.8.3 การแจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP).....	33
บทที่ 2 บทบาทและความรับผิดชอบ	35
2.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....	35
2.2 ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder).....	36

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 10 จาก 88

2.3 ตัวแทน (Agent).....	37
บทที่ 3 การเก็บบันทึกข้อมูล	39
3.1 หลักฐานการอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	39
3.2 ข้อมูลการสรรหาบุคลากร.....	39
3.3 ข้อมูลบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย.....	40
3.3.1 พนักงานรักษาความปลอดภัย.....	40
3.3.2 พนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง.....	40
3.4 ข้อมูลวิทยากรที่ได้รับการรับรอง.....	41
3.5 ข้อมูลผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor).....	42
3.6 ข้อมูลผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Inspector)....	42
3.7 ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน (Person who verify unload weapon).....	43
3.8 ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย.....	43
บทที่ 4 ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	45
4.1 เนื้อหาของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	45
4.2 กระบวนการในการขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	46
4.3 การทบทวนแก้ไขแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	47
บทที่ 5 ข้อกำหนดเฉพาะด้านสำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP).....	49
5.1 บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย.....	49
5.1.1 การสรรหาบุคลากร.....	49
5.1.2 การฝึกอบรมเบื้องต้น.....	49
5.1.2.1 บุคลากรที่จำเป็นต้องเข้าถึงพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย.....	49
5.1.2.2 บุคลากรด้านการบิน	49
5.1.3 การฝึกอบรมทบทวน.....	54
5.1.3.1 บุคลากรที่ทำงานด้านการบิน	54

5.1.3.2	ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน	55
5.1.3.3	เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ	55
5.2	บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย	55
5.2.1	พนักงานรักษาความปลอดภัย	56
5.2.1.1	การสรรหาบุคลากร	56
5.2.1.2	ใบสมัคร	56
5.2.1.3	การสัมภาษณ์	57
5.2.1.4	กระบวนการคัดเลือก	58
5.2.1.5	การฝึกอบรมเบื้องต้น	59
5.2.1.6	การฝึกอบรมทบทวน	61
5.2.1.7	วิธีการฝึกอบรม	61
5.2.1.8	การหยุดงานต่อเนื่อง	62
5.2.2	พนักงานตรวจค้น	62
5.2.2.1	การสรรหาบุคลากร	62
5.2.2.2	ใบสมัคร	62
5.2.2.3	การสัมภาษณ์	63
5.2.2.4	กระบวนการคัดเลือก	64
5.2.2.5	คุณสมบัติ	65
5.2.2.6	การฝึกอบรมเบื้องต้น	67
5.2.2.7	วิธีการฝึกอบรม	69
5.2.2.8	การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์	69
5.2.2.9	การสอบภาคทฤษฎีหรือการสอบปากเปล่า	70
5.2.2.10	การสอบภาคปฏิบัติ	71
5.2.2.11	การตีความภาพเอกซเรย์	71

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 12 จาก 88

5.2.2.12 การฝึกอบรมทบทวน	72
5.2.2.13 การหยุดงานต่อเนื่อง.....	73
5.2.2.14 การสอบไม่ผ่าน	73
5.2.2.15 การประเมินต่อเนื่อง	73
5.2.2.16 เจือจางพิเศษ (Grandfathering).....	73
5.2.3 ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน (Person who verify unload weapon)	74
5.2.4 ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย.....	74
5.2.5 วิทยากรที่ได้รับการรับรอง	74
5.2.5.1 คุณสมบัติ.....	74
5.2.5.2 ขอบเขตของการรับรอง.....	75
5.2.5.3 การรับรอง	76
5.2.5.4 การคงไว้ซึ่งใบรับรอง	77
5.2.5.5 การต่อใบรับรอง	77
5.2.6 ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor).....	77
5.2.6.1 การสรรหาบุคลากร	77
5.2.6.2 คุณสมบัติ.....	78
5.2.6.3 การฝึกอบรมเบื้องต้น.....	78
5.2.6.3.1 การฝึกอบรมภาคทฤษฎี.....	79
5.2.6.3.2 การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ.....	80
5.2.6.4 การฝึกอบรมทบทวน	81
5.2.6.5 การหยุดงานต่อเนื่อง.....	81
5.2.7 ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ	81
5.2.7.1 การสรรหาบุคลากร	82
5.2.7.2 คุณสมบัติ.....	82

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 13 จาก 88

5.2.7.3 การฝึกอบรมเบื้องต้น.....	83
5.2.7.4 การฝึกอบรมภาคทฤษฎี.....	83
5.2.7.5 การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ.....	84
5.2.7.6 การฝึกอบรมทบทวน	85
5.2.7.7 การหยุดงานต่อเนื่อง	85
ภาคผนวก ก : ตารางการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ	87

(ว่าง)

คำจำกัดความและศัพท์านุกรม (Definitions and Glossary)

คำจำกัดความ (Definitions)

ต่อไปนี้เป็นคำจำกัดความที่ใช้เฉพาะสำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) :

- 1. การตรวจค้น (Screening)** หมายถึง การใช้เทคนิคหรือวิธีการอื่นโดยมีเจตนาเพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุที่เป็นอันตรายอย่างอื่นและสิ่งของหรือสารใด ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- 2. การตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search)** หมายถึง การตรวจค้นบริเวณด้านนอกและด้านในของอากาศยานอย่างละเอียด โดยมีจุดประสงค์เพื่อตรวจหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ สิ่งของและสารอันตรายอื่น ๆ
- 3. การตรวจสอบประวัติ (Background Check)** หมายถึง การตรวจสอบรูปพรรณสัณฐานและประวัติความเป็นมา รวมถึงการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมเพื่อประเมินความเหมาะสมของบุคคลที่จะผ่านเข้าออกพื้นที่หวงห้ามโดยไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยติดตามไปด้วย
- 4. การตรวจสอบอากาศยานเพื่อรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check)** หมายถึง การตรวจสอบภายในอากาศยาน ซึ่งผู้โดยสารอาจจะเข้าถึงได้และการตรวจสอบระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน โดยมีจุดประสงค์เพื่อค้นหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ สิ่งของ และสารอันตรายอื่น ๆ
- 5. การไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority)** หมายถึง หน่วยงานไปรษณีย์ของไทยหรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union : UPU) และได้รับใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุมตามที่ได้กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ทางอากาศ
- 6. การฝึกอบรมซ้ำ (Retraining)** หมายถึง การฝึกอบรมซ้ำเกี่ยวกับความรู้ที่บกพร่องเพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจ ทักษะ และทัศนคติที่ดีในการปฏิบัติหน้าที่ โดยใช้เทคนิคและวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งส่งผลให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเกิดการเรียนรู้และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดในการปฏิบัติหน้าที่

7. การฝึกอบรมทบทวน (Recurrent Training) หมายถึง การฝึกอบรมตามรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อเพิ่มความรู้ ความชำนาญและการยืนยันประสิทธิภาพให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะได้รับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องมีความรู้และทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งการคงความรู้และทักษะเอาไว้โดยมีเป้าหมายเพื่อลดผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงาน

8. การฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) หมายถึง การฝึกอบรมจากสภาพการปฏิบัติงานจริง หรือการฝึกอบรมที่จำลองสภาพแวดล้อมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้ฝึกปฏิบัติหน้าที่เสมือนการปฏิบัติหน้าที่จริง ภายใต้การกำกับดูแลและประเมินประสิทธิภาพโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรองหรือหัวหน้าผู้ควบคุมที่ได้รับการรับรอง

9. การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer Based Training : CBT) หมายถึง การฝึกอบรมที่ใช้คอมพิวเตอร์เป็นเครื่องมือในการสอน รวมถึงคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งเดี่ยว ๆ โดยไม่เชื่อมโยงกับเครื่องอื่น และการฝึกอบรมโดยการใช้เว็บไซต์และระบบการเรียนทางออนไลน์ (E-Learning)

10. การรับรอง (Certification) หมายถึง การประเมินและการยืนยันอย่างเป็นทางการโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้แทนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าบุคคลนั้น ๆ มีความสามารถที่มีความจำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

11. ความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยด้านการบินตามที่กำหนด (Designated Aviation Security Responsibilities) หมายถึง ความรับผิดชอบทั้งหลายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน ความรับผิดชอบเหล่านี้รวมถึงแต่มิได้จำกัดอยู่เฉพาะ

- การควบคุมการเข้าถึง
- การติดตามฝ้าดูและการลาดตระเวน
- การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน
- การรักษาความปลอดภัยในระหว่างการบิน (สำหรับนักบินและลูกเรือประจำห้องโดยสารเครื่องบิน)
- การตรวจค้นผู้โดยสารและการตรวจค้นกระเป๋าที่นำขึ้นเครื่องบินไปกับผู้โดยสาร
- การตรวจค้นกระเป๋าสัมภาระ สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ขนส่งใต้ท้องเครื่องบิน
- การตรวจค้นยานพาหนะ

- ฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน
- ใช้มาตรการควบคุมคุณภาพ
- บริหารจัดการการรักษาความปลอดภัยการบิน

12. เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Provider Personnel) หมายถึง หัวหน้าผู้ควบคุมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ข้อมูลการบิน หรือบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยให้บริการจราจรทางอากาศ

13. ตัวแทน (Agent) หมายถึง ตัวแทนบุคคลใด ๆ บริษัท หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรง หรือโดยผ่านตามสัญญาจ้างเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในนามของผู้ว่าจ้าง เช่น ผู้ดำเนินงานสนามบินหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ

14. ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) หมายถึง ตัวแทน (Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งตัวแทน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และองค์กรนั้น ๆ ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ทางอากาศ

15. บุคลากรด้านการบิน (Aviation Personnel) หมายถึง บุคลากรที่ทำงานด้านการบินแต่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยโดยตรง ซึ่งรวมถึง พนักงานภาคพื้นดินที่ถูกจ้างงานโดยผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุมไปรษณีย์ควบคุม หรือผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการการบินและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยมาปฏิบัติใช้

16. บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Personnel) หมายถึง บุคคลที่มีความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะ

- การควบคุมการเข้าถึง
- การติดตามเฝ้าดูและการลาดตระเวน
- การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน
- การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่นำขึ้นเครื่องบินไปกับผู้โดยสาร
- การตรวจค้นกระเป๋าสัมภาระสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ขนส่งใต้ท้องเครื่องบิน

- การตรวจค้นยานพาหนะ
- ทำการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน
- ใช้มาตรการควบคุมคุณภาพ
- บริหารจัดการการรักษาความปลอดภัยการบิน

17. บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย (Non-Security Personnel) หมายถึง บุคคลทั้งหลายที่มีหน้าที่เกี่ยวกับปฏิบัติการการบินพลเรือน แต่ไม่ใช่หน้าที่ที่ระบุว่าเป็นความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดไว้ ข้อนี้รวมถึงผู้ที่ทำงานในสนามบินและผู้ที่เดินทางไปสนามบินเป็นประจำ หรือเป็นผู้ที่รวมอยู่ในสายการลำเลียงสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

18. ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator) หมายถึง บุคคล องค์กร หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้เสนอให้บริการเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานแบบขนส่งสาธารณะประจำหรือแบบเช่าเหมาลำ ภายในบริบทของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

19. ผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport Operator) หมายถึง สนามบินอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ

20. ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspector) หมายถึง บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Test) และการสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey)

21. ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor) หมายถึง บุคลากรภายในองค์กรของผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Test) และการสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey)

22. ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (Aviation Operator Security Programme Holder : AVOSP Holder) หมายถึง ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

23. ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (Crew Member) หมายถึง บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ปฏิบัติหน้าที่บนอากาศยานในระหว่างทำการบิน

24. **แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Programme: ASTP)** หมายถึง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานดังต่อไปนี้ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานที่ให้การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรอง

25. **แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (Aviation Operator Security Programme: AVOSP)** หมายถึง แผน 4 ประเภทดังต่อไปนี้ แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม แผนรักษาความปลอดภัยการให้บริการจราจรทางอากาศ

26. **พนักงานตรวจค้น (Screener)** หมายถึง บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น

27. **พนักงานรักษาความปลอดภัย (Security Guard)** หมายถึง บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ควบคุมการเข้าถึง ติดตามเผ้าดู ลาดตระเวน และรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่การบิน พื้นที่นอกเขตการบิน อากาศยาน และสิ่งติดตั้งของเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

28. **พื้นที่การบิน (Airside)** หมายถึง พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของสนามบิน และพื้นที่ภูมิประเทศ อาคารหรือส่วนของอาคารที่ติดต่อกับพื้นที่เคลื่อนไหวที่มีการควบคุมการเข้าออก

29. **พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside)** หมายถึง พื้นที่ของสนามบินและอาคารต่าง ๆ ที่ผู้โดยสารและสาธารณชนสามารถเข้าออกโดยไม่มีการควบคุมการเข้าออกพื้นที่

30. **พื้นที่ปลอดอาวุธ (Sterile Area)** หมายถึง พื้นที่ตั้งแต่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเป็นต้นไปจนถึงอากาศยาน ซึ่งการเข้าพื้นที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด

31. **พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area)** หมายถึง บริเวณพื้นที่การบินของสนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นอันดับแรกๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม โดยปกติพื้นที่ดังกล่าวจะรวมถึงพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาออกที่เดินทางโดยการบินเชิงพาณิชย์ทั้งหมด ตั้งแต่จุดตรวจค้นจนถึงอากาศยาน (หรือที่เรียกว่าพื้นที่ปลอดอาวุธ) พื้นที่ลานจอดอากาศยาน พื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Baggage Make-up Areas) รวมถึงพื้นที่ของสนามบินที่นำอากาศยานมาให้บริการซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีสัมภาระและสินค้าที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว อาคารสินค้า (Cargo Sheds) พื้นที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ พื้นที่ให้บริการครุภัณฑ์ และพื้นที่สำหรับทำความสะอาดอากาศยาน

32. **วิทยากรที่ได้รับการรับรอง (Certified Instructor)** หมายถึง บุคคลที่มีความเชี่ยวชาญและมีความสามารถในการให้การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรอง

จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ทำหน้าที่เป็นวิทยากรที่ให้การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

33. สิ่งของ (Items) หมายถึง สินค้าปกติ สินค้าที่ถูกนำมารวบรวมเข้าด้วยกับสินค้าของผู้ส่งรายอื่น สินค้าที่เปลี่ยนถ่ายจากอากาศยานหรือช่องทางอื่น ไปรษณีย์ภัณฑ์ ตลอดจนสิ่งของที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศใช้ให้บริการแก่ผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง

34. สิ่งของต้องสงสัย (Suspect Items) หมายถึง วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในที่ซึ่งไม่ควรจะอยู่ วัตถุที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่มีเจ้าของ หรือวัตถุที่ผิดปกติโดยไม่สามารถให้คำอธิบายได้ (ว่าทำไมถึงผิดปกติเช่นนั้น) และวัตถุที่พิจารณาแล้วว่าเป็นภัยคุกคาม

35. หัวหน้าผู้ควบคุมที่ได้รับการรับรอง (Certified Supervisor) หมายถึง หัวหน้าผู้ควบคุมที่ได้รับการรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

36. อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Security Equipment) อุปกรณ์ทางเทคนิคสำหรับใช้ในการป้องกันหรือตรวจจับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือน โดยอาจจะใช้อย่างอิสระหรือเป็นส่วนหนึ่งของระบบรักษาความปลอดภัยทั้งหมด

37. ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่รับผิดชอบและมีอำนาจในการตัดสินใจด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานโดยให้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP) ของตน ทั้งนี้ ผู้ดำเนินงานอาจมีชื่อเรียกตำแหน่งที่แตกต่างกันออกไป

ศัพท์านุกรม (Glossary)

ASP	Airport Security Programme (แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน)
ASTP	Aviation Security Training Programme (แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน)
AVOSP	Aviation Operator Security Programme (แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน)
CAAT	Civil Aviation Authority of Thailand (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)
CBT	Computer-Based Training (การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์)
ETD	Explosive Trace Detector (เครื่องตรวจจับสารระเบิด)
HHMD	Hand Held Metal Detector (เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ)
IED	Improvised Explosive Device (ระเบิดแสวงเครื่อง)
NCASP	National Civil Aviation Security Programme (แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ)
NCASTP	National Civil Aviation Security Training Programme (แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ)
NCASQCP	National Civil Aviation Security Quality Control Programme (แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ)
WTMD	Walk Through Metal Detector (เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน)

(ว่าง)

บทที่ 1 บทนำ

1.1 คำนำ

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme : NCASTP) ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานสากลและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติ (International Standards And Recommended Practices) ซึ่งมีรายละเอียดอยู่ในภาคผนวก 17 (ฉบับที่ 10) ว่าด้วยเรื่อง การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ของอนุสัญญาชิคาโก (ค.ศ. 1944) ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme:NCASP) ว่าด้วยเรื่อง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

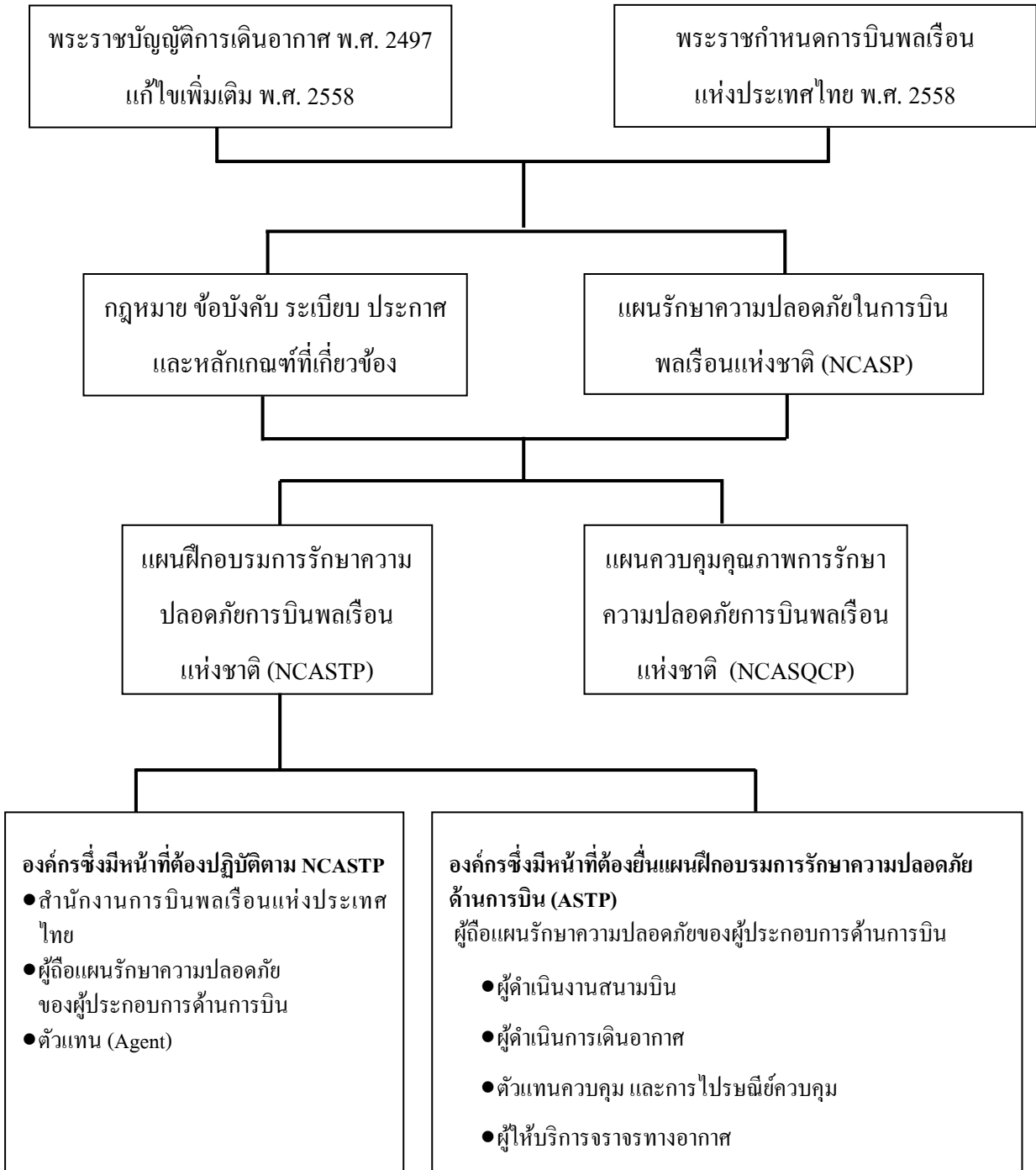
แผนดังกล่าวนี้ต้องการจะให้บุคลากรด้านการบินซึ่งมีพันธะผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) มีทัศนคติ ความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่

บทบัญญัติทั้งหลายของแผนดังกล่าวนี้ต้องใช้กับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีความรับผิดชอบด้านหนึ่งด้านใดในการปฏิบัติตามแผนดังกล่าวนี้

1.2 มาตรฐานและข้อกำหนดระดับชาติ

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ได้จัดทำขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ของประเทศไทย โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2558 มาตรา 15 กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board) มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

แผนภูมิแสดงลำดับกฎหมายและนโยบายระดับชาติ



หมายเหตุ : ข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) จะสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2558 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 และกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

1.3 มาตรฐานระหว่างประเทศ

ในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention) ประเทศไทยได้จัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 (ฉบับที่ 10) ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

มาตรฐาน 3.1.6 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องทำให้มั่นใจว่าผู้ที่มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Appropriate Authority) มีการจัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และกำกับให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการใช้ส่วนต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) นี้จะต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

นอกจากนี้ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) จัดทำขึ้นมาเพื่อให้มั่นใจว่าประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำของภาคผนวก 17 ดังต่อไปนี้

มาตรฐาน 3.1.7 นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่า มีการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และมีระบบการรับรองวิทยากรที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ข้อแนะนำ 3.1.10 รัฐภาคีแต่ละรัฐควรทำให้มั่นใจว่าบุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับหรือมีความรับผิดชอบในการใช้ส่วนต่างๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตลอดจนบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้เข้าถึงพื้นที่การบินได้โดยไม่มีผู้ติดตาม ได้รับการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) เป็นระยะ ๆ

มาตรฐาน 3.4.2 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่ดำเนินการควบคุมการรักษาความปลอดภัยมีความสามารถทำงานด้านต่าง ๆ ทั้งหมดที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของตนและได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

และมีการบันทึกข้อมูลไว้อย่างเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน รวมถึงจะต้องมีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และจะต้องมีการใช้การประเมินเบื้องต้น และการประเมินเพื่อรักษามาตรฐานเหล่านั้นเอาไว้เป็นระยะ ๆ

มาตรฐาน 3.4.3 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่าบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นจะต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรฐานการปฏิบัติงานเป็นไปอย่างสม่ำเสมอและเชื่อถือได้

มาตรฐาน 3.4.7 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการในสิ่งต่อไปนี้:

(ก) ดำเนินการให้มั่นใจว่าบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Test) และการสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey) จะต้องได้รับการฝึกอบรมให้ได้มาตรฐานในระดับที่เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน โดยสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ข้อแนะนำ 3.4.9 รัฐภาคีแต่ละรัฐควรดำเนินการให้มั่นใจว่าแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติตามองค์ประกอบต่างๆ ของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ ได้มีการตรวจสอบยืนยันเป็นระยะๆ ว่าการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยที่วางไว้ให้หน่วยงานบริการภายนอกเข้ามาดำเนินการนั้นเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานดังกล่าวจริง

1.4 อำนาจ และความรับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้จัดทำขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานที่ให้การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยมีความรับผิดชอบในการจัดทำ คงไว้ และยื่นขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบิน (ASTP) เพื่อนำไปปฏิบัติใช้ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ภายใต้มาตรา 75 ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ได้ระบุบทลงโทษสำหรับการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 21 วรรคสอง ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ โดยจะต้องถูกปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

1.5 วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) มีดังนี้

- 1) เพื่อกำหนดแนวทางในการคัดเลือกบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย
- 2) เพื่อให้บุคคลที่มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้รับการฝึกอบรมและสามารถปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) จะต้องมียุทธศาสตร์อย่างน้อยครอบคลุมถึงพนักงานตรวจค้น (Screener) ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (Inspector) ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor) วิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Instructor) พนักงานรักษาความปลอดภัย (Security Guard) หัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager)
- 3) เพื่อจัดทำข้อกำหนดในการสร้างระบบรับรองพนักงานตรวจค้น (Screener) และวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Instructor)
- 4) เพื่อจัดการฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์ให้บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ที่สนามบินได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

1.6 ขอบเขตของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ให้มีความสำคัญในเรื่องการฝึกอบรมบุคลากรทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะบุคลากรที่กำหนดให้มีความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยเท่านั้น นอกจากนี้เนื้อหาของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ยังรวมถึงข้อกำหนดสำหรับการสรรหาบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยด้วย

วิทยากรดังต่อไปนี้ต้องได้รับการรับรองตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมแก่พนักงานตรวจค้น (Screener)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมแก่พนักงานรักษาความปลอดภัย (Security Guard)

- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมแก่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspectors)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมแก่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In Flight Security)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

โดยการรับรองจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฉบับนี้ไว้แต่เป็นบุคลากรที่ได้รับการรับรองให้เป็นวิทยากรขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Certified Instructor)

ทั้งนี้ หน่วยงานผู้ว่าจ้างวิทยากรต้องมั่นใจว่าวิทยากรปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบิน (ASTP) ของตน

บุคลากรที่รับผิดชอบในการตรวจค้นตามคำนิยามของการตรวจค้นจะต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของแผนฉบับนี้

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ยังได้กล่าวโดยสังเขปถึงกระบวนการบริหารจัดการแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และกระบวนการในการยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ให้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำการอนุมัติ

1.7 การบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

1.7.1 องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

องค์กรที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ได้แก่

(1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานต้นสังกัดของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ

(2) ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder)

- ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม
- ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

(3) ตัวแทน (Agent)

ทั้งนี้ องค์กรข้างต้นจะต้องทำให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมสอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่มีหน้าที่โดยตรงในการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบิน แต่อย่างไรก็ตามสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขอสงวนสิทธิ์ที่จะทำการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้วยตนเองหากเห็นว่ามีเหมาะสม ในกรณีที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ให้การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

1.7.2 องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) กำหนดให้ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) จะต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำการพิจารณาอนุมัติ ซึ่งองค์กรเหล่านี้ ได้แก่

- (1) ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- (2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- (3) ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม
- (4) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) อาจอยู่ในรูปแบบของแผนที่แยกออกมาต่างหากหรือรวมเป็นชุดของเอกสารก็ได้ อย่างไรก็ตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่จดทะเบียนในต่างประเทศควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme : AOSP) โดยเอกสารดังกล่าวจะต้องมีตารางตรวจสอบ (Compliance Matrix) ผสมรวมไปด้วย (อ้างอิง ภาคผนวก ก)

ขอบเขตของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ต้องรวมถึงการฝึกอบรมของบุคลากรอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทน (Agent)

ผู้ดำเนินงานสนามบิน /ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP Holder) มีความรับผิดชอบโดยเฉพาะเจาะจงในการทำให้มั่นใจว่า

- มีการฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในนามของผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP Holder)
- มีการให้ความรู้/ฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ให้กับบุคลากรทั้งหมดที่ประกอบการอยู่ที่สนามบิน โดยควรให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกในการฝึกอบรมแก่บุคคลที่เข้าถึงพื้นที่การบินได้โดยไม่มีผู้ติดตาม (Unescorted Access)

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP Holder) ไม่มีหน้าที่โดยตรงในการฝึกอบรมบุคลากรที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในนามของผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP) รายอื่นที่ประกอบการอยู่ที่สนามบินนั้น เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่ประกอบการอยู่ที่สนามบินนั้น

ตัวอย่าง บริษัท Airport PLC Company เป็นบริษัทซึ่งเป็นผู้ประกอบการสนามบิน Main City Airport และเป็นผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินที่อนุมัติแล้ว บริษัท Airport PLC มีความรับผิดชอบที่จะทำให้มั่นใจว่าบุคลากรทุกคนที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินในนามของตน เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัยที่ควบคุมการเข้าถึงพื้นที่บุคลากรสำนักงานออกบัตรผ่านของสนามบินและพนักงานตรวจค้น จะต้องได้รับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมของบริษัท Airport PLC

บริษัท Airport PLC ยังมีความรับผิดชอบต้องมั่นใจว่าบุคลากรทุกคนที่ปฏิบัติงานอยู่ที่สนามบินต้องได้รับการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) บุคคลเหล่านี้ รวมถึงพนักงานขายปลีก ผู้ดำเนินการเดินอากาศ บริษัททัวร์ และหน่วยงานรัฐบาล ผู้ที่ได้รับคามสำคัญอันดับแรก คือ บุคลากรที่เข้าถึงพื้นที่การบินโดยไม่มีผู้ติดตาม เช่น ผู้ให้บริการด้านเชื้อเพลิง (Fuel Provider) ตัวแทนขนย้ายสินค้าภาคพื้น (Ground Handling Agent)

บริษัท Airport PLC ไม่ต้องรับผิดชอบว่าบุคลากรที่รักษาความปลอดภัยให้แก่อากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ Royal Wings Airlines นั้น ต้องได้รับการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน แต่บริษัท Airport PLC ควรทำให้มั่นใจว่าพนักงานรักษาความปลอดภัยดังกล่าวได้รับการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ซึ่งอาจจะเป็นการจัดฝึกอบรมขึ้นเป็นการเฉพาะของสนามบิน Main City Airport

องค์กรที่ถือใบอนุญาตฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP Holder) ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ให้การฝึกอบรมเองแต่องค์กรนั้นต้องทำให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมดังกล่าวเป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ขององค์กร ตัวอย่างเช่น ตัวแทนควบคุม (ซึ่งเป็น ASTP Holder) อาจจะไปจ้างวิทยากรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือวิทยากรที่ได้รับการรับรองจาก ICAO (ICAO Certified Instructors) ให้ฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยให้แก่พนักงานของตนก็ได้การฝึกอบรมเช่นนั้นจะต้องทำตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ของตัวแทนควบคุมดังกล่าว

1.7.3 ข้อกำหนดในการยื่นขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

องค์กรซึ่งมีหน้าที่ต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) จะต้องดำเนินการจัดทำ และยื่นขออนุมัติแผนดังกล่าวภายในเวลา 3 เดือน นับตั้งแต่วันที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) หรือกรณีทบทวนแก้ไขหากมีการเปลี่ยนแปลงที่เป็นนัยสำคัญ ซึ่งหมายถึง การแก้ไขเพิ่มเติมแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) จนเป็นสาเหตุทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการรับรองผู้เข้ารับการฝึกอบรมขอบเขตการฝึกอบรม หรือประเด็นอื่นใดที่อาจจะเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) แผนดังกล่าวจะต้องยื่นกลับไปให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประเมินและอนุมัติใหม่ สำหรับกรณีที่มีการทบทวนแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) แต่ไม่มีการแก้ไขจะต้องมีการบันทึกการทบทวนและแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

1.8 การปฏิบัติการของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

1.8.1 การบริหารจัดการแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีความรับผิดชอบในการจัดทำ คงไว้ และใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ซึ่งการคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) นั้น รวมไปถึงการทำให้มั่นใจว่าแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) มีประสิทธิภาพและความทันสมัย

โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องทบทวนแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ในสภาวะการณดังต่อไปนี้

- มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งชาติซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจขององค์กรต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และอาจรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในการใช้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
- มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติในการใช้เทคโนโลยีการตรวจค้นที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน
- มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้นรวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้
- มีการวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์เกี่ยวกับผลลัพธ์ที่ได้จากการควบคุมคุณภาพ (Quality Control Outcomes) ซึ่งระบุว่ากรฝึกอบรมคือสาเหตุที่แท้จริงของข้อบกพร่องทั้งหลาย
- มีการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) หรือแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Quality Control Programme: NCASQCP) และ/หรือ
- มีการเปลี่ยนแปลงภาคผนวก 17 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

รายละเอียดของการทบทวน การเปลี่ยนแปลง และการอนุมัติต้องบันทึกไว้ในหัวข้อบันทึกการแก้ไขเพิ่มเติม (Record of Amendment)

1.8.2 การอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee : NCASC) มีความรับผิดชอบในการอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ทั้งนี้ รวมถึงในกรณีที่มีการทบทวน หรือมีการเปลี่ยนแปลงที่เป็นนัยสำคัญ (Major Change) ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

การเปลี่ยนแปลงที่เป็นนัยสำคัญ หมายถึง การแก้ไขเพิ่มเติมแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ซึ่งมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) หรือบุคคลผู้เข้ารับการฝึกอบรม ซึ่งกำลังเข้ารับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) แต่ละราย

1.8.3 การแจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ไม่ถือเป็นเอกสารลับ และพร้อมแจกจ่ายให้แก่องค์กรหรือบุคคลต่าง ๆ ทั้งหมดที่

- รับผิดชอบในการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)
- มีความประสงค์จะขอรับการรับรองเป็นวิทยากร

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อาจทำการแจ้งให้องค์กรที่เกี่ยวข้องทราบ เมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) แต่อย่างไรก็ตามเป็นความรับผิดชอบขององค์กรที่มีหน้าที่ในการพัฒนาและใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ที่จะต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ฉบับที่เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ฉบับที่เป็นปัจจุบันจะประกาศไว้ในเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คือ www.caat.or.th

(ว่าง)

บทที่ 2 บทบาทและความรับผิดชอบ

องค์กรต่างๆ ที่มีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดทำและ/หรือการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) มีดังต่อไปนี้

2.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภายใต้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีความรับผิดชอบ ดังต่อไปนี้

- จัดทำ นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ซึ่งรวมถึงการทบทวนแก้ไข
- อำนวยความสะดวกในกระบวนการอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) แก่คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)
- แจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ฉบับปัจจุบัน โดยการลงข้อมูลไว้ในเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) นอกจากนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจทำการแจ้งให้องค์กรต่าง ๆ ทราบเมื่อมีการปรับปรุงข้อมูลในเว็บไซต์ของตน
- ประเมินและอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) แต่ละราย
- ดำเนินการรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินและพนักงานตรวจค้น
- ดำเนินการให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมเป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) โดยอาจนำข้อมูลจากการทำกิจกรรมการควบคุมคุณภาพ ตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) มาใช้ประกอบ
- ดำเนินการให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Aviation Security Inspector) เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

2.2 ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder)

องค์กรที่มีหน้าที่ในการยื่นแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP) เพื่อให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีดังนี้

- (1) ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- (2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- (3) ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม
- (4) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

ภายใต้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) นั้น ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) มีความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

- จัดทำและยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ฉบับนี้
- ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ต้องแจ้งแผน หรือตารางการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ซึ่งดำเนินการภายในหนึ่งปีแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นประจำทุกปี หรือแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 2 เดือน สำหรับในกรณีที่เป็นการอบรมนอกเหนือจากแผนให้แจ้งด้วยวาจาในเบื้องต้นก่อนเริ่มดำเนินการตามแผนหรือกำหนดการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการตรวจสอบ (โดยวิธีการสุ่มตรวจสอบ) ผ่านกิจกรรมควบคุมคุณภาพได้ไม่ว่าในเวลาใด ทั้งนี้ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงแผนหรือตารางดังกล่าว ต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ
- ดำเนินการให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมเป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบินที่ได้รับอนุมัติแล้ว (Approved ASTP) ในกรณีที่ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ทำสัญญาจ้างให้ตัวแทนทำหน้าที่แทนตนเอง ตัวแทนเช่นนั้นต้องมีภาระผูกพันตามสัญญาที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP) หรือมาตรฐานที่เทียบเท่า

- ในกรณีที่ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) มีหน้าที่ในการตรวจค้น ผู้ถือแผนดังกล่าวจะต้องทำให้มั่นใจว่า พนักงานตรวจค้นมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)
- ในกรณีที่ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) เป็นผู้จัดฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินเอง ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) จะต้องทำให้มั่นใจว่าวิทยากร ได้รับการรับรองก่อนที่จะทำการฝึกอบรม
- ดำเนินการให้มั่นใจว่าบุคลากรที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Security Personnel) จะต้องได้รับการฝึกอบรม (และได้รับการรับรองในกรณีที่เกี่ยวข้อง) ตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) โดยจะต้องรวมถึงพนักงานของตัวแทนด้วย

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) อาจใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับการฝึกอบรมผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ เป็นมาตรฐานเปรียบเทียบสำหรับการฝึกอบรมบุคคลที่ทำหน้าที่ควบคุมคุณภาพภายในของตน

2.3 ตัวแทน (Agent)

ตัวแทนบุคคลใดๆ บริษัท หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรง หรือโดยผ่านสัญญาจ้างเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในนามของผู้ว่าจ้างจะต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ของผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) นั้น

ในกรณีที่ตัวแทนว่าจ้างบุคคลภายนอกให้ฝึกอบรมบุคลากรของตน ตัวแทนควรทำความเข้าใจกับผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ในเรื่องข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมนั้นได้มาตรฐานเท่าเทียมกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ของผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) นั้น

ตัวอย่าง บริษัท Royal Wings เป็นผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme : AOSP) บริษัท Royal Wings ได้ทำสัญญากับตัวแทนขนย้ายสินค้าภาคพื้นชื่อ GH Holdings โดยบริษัท GH Holdings ว่าจ้างบุคคลภายนอกให้ทำการฝึกอบรมบุคลากรของตน โดยว่าจ้างบริษัท Puma Consulting ดังนั้นการฝึกอบรมของบริษัท Puma Consulting จะต้องได้มาตรฐานเทียบเท่ากับมาตรฐานของแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของบริษัท Royal Wings

(ว่าง)

บทที่ 3 การเก็บบันทึกข้อมูล

รายละเอียดของการเก็บบันทึกข้อมูลจะต้องถูกกำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) โดยต้องดำเนินการตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

3.1 หลักฐานการอนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

ผู้ถือแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP Holder) จะต้องเก็บบันทึกแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ที่ได้รับการอนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหนังสือแจ้งการอนุมัติดังกล่าว

3.2 ข้อมูลการสรรหาบุคลากร

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) และตัวแทน (Agent) ของผู้ถือแผนจะต้องเก็บรักษาข้อมูลเกี่ยวกับการสรรหาบุคลากรที่ได้ดำเนินการตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ไว้

ในกรณีเป็นการสรรหาบุคลากรที่มีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) และตัวแทน (Agent) ของผู้ถือแผนจะต้องเก็บรักษาเอกสารหลักฐานไว้ให้เพียงพอเพื่อแสดง

- รายละเอียดโดยสรุปของการสัมภาษณ์ผู้สมัคร
- กระบวนการตรวจสอบยืนยัน (Verification Process) ว่าได้มีการดำเนินการอย่างถูกต้อง
- ผลการตรวจสอบยืนยัน (Verification Results) ซึ่งรวมถึงข้อสรุปเกี่ยวกับผลการตรวจสอบยืนยันในช่วงเวลาที่ไม่ปรากฏเพื่อที่จะสามารถระบุสถานะบุคคลและถิ่นที่อยู่ของผู้สมัครได้
- หลักฐานของการตรวจสอบประวัติ (Background Check)

ผลการตรวจสอบสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ที่รับรองว่าผู้สมัครมีสภาพร่างกายที่พร้อมจะปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดไว้ชื่อและตำแหน่งของผู้บริหารที่เหมาะสม ที่เป็นผู้ตัดสินใจเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สมัครข้อมูลดังกล่าวจะต้องถูกเก็บไว้เป็นเวลา 1 ปี หลังจากการเลิกจ้างบุคลากรแต่ละคน และข้อมูลดังกล่าวจะต้องจัดมีไว้ให้พร้อมที่จะส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้ตรวจสอบตามกิจกรรมควบคุมคุณภาพ

ในกรณีที่ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ว่าจ้างบุคคลภายนอกมาดำเนินการ ตัวแทน (Agent) ของผู้ถือแผนต้องจัดทำบันทึกข้อมูลไว้พร้อมที่จะส่งให้แก่ ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) หรือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.3 ข้อมูลบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ตัวแทน (Agent) และวิทยากรที่ได้รับการรับรองจะต้องเก็บบันทึกข้อมูลการฝึกอบรม (Training Record) ของบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยคือ พนักงานรักษาความปลอดภัย และพนักงานตรวจค้นแต่ละบุคคลไว้ บันทึกข้อมูลดังกล่าวจะต้องบันทึกเป็นเอกสารไว้อย่างเพียงพอเพื่อแสดงถึง

3.3.1 พนักงานรักษาความปลอดภัย

- การสรรหาที่เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)
- หลักฐานการตรวจสอบประวัติ (Background check)

วันที่ เวลา และรายละเอียดของการฝึกอบรม เช่น ชื่อเรื่อง ขอบเขต วิทยากร ทั้งนี้ วิทยากรและผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องลงลายมือชื่อในเอกสารการฝึกอบรมด้วย หรือใบรับรองการฝึกอบรม (Certificate) ผลการตรวจสอบสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ที่รับรองว่าผู้สมัครมีสภาพร่างกายที่พร้อมจะปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดไว้

3.3.2 พนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง

- การสรรหาที่เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)
- หลักฐานการตรวจสอบประวัติ (Background check)
- วันที่ เวลา และรายละเอียดของการฝึกอบรม เช่น ชื่อเรื่อง ขอบเขต วิทยากร ทั้งนี้ วิทยากรและผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องลงลายมือชื่อในเอกสารการฝึกอบรมด้วย หรือใบรับรองการฝึกอบรม (Certificate)
- การฝึกอบรมเพิ่มเติมหรืออบรมซ้ำ (Retraining) ที่จัดขึ้นในระหว่างกระบวนการให้การรับรอง

- การฝึกอบรมโดยการปฏิบัติหน้าที่จริง (On The Job Training) ซึ่งรวมถึงหลักฐานการยืนยันจากหัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) ด้วย
- ใบรับรองพนักงานตรวจค้น (Screener Certificate) ที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รายละเอียดของพนักงานตรวจค้นที่ไม่ได้รับการรับรองหรือไม่ได้รับการว่าจ้างจากองค์กร รวมถึงในกรณีลาออก หรือการจ้างงานสิ้นสุดลง และการถูกส่งไปทำหน้าที่อื่นที่ไม่เกี่ยวกับการตรวจค้น
- การส่งคืนประวัติการรับรองของแต่ละบุคคล หรือกรณีที่มีการลาออก หรือการจ้างงานสิ้นสุดลง หรือการถูกส่งไปทำหน้าที่อื่นที่ไม่เกี่ยวกับการตรวจค้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ตรวจค้น พนักงานตรวจค้นแต่ละคนจะต้องมีบันทึกข้อมูลการรับรอง (Individual Certification Record) ของตนเองและพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ หรือพร้อมที่จะให้ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างตรวจสอบ

บันทึกข้อมูลทั้งหมดจะต้องเก็บไว้พร้อมที่จะส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ใช้ตรวจสอบตามกิจกรรมการควบคุมคุณภาพ

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) จะต้องจัดให้มีบันทึกข้อมูลไว้พร้อมที่จะส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

3.4 ข้อมูลวิทยากรที่ได้รับการรับรอง

วิทยากรจะต้องเก็บบันทึกข้อมูลของวิทยากรที่ได้รับการรับรอง (Certified Instructor) ซึ่งออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องมีการมีฐานข้อมูลวิทยากรที่ได้รับการรับรอง (National Record of Certified Instructors) ซึ่งต้องมีรายละเอียดดังนี้

- ชื่อของวิทยากร
- วันที่ให้การรับรอง
- วันที่ต่อใบรับรอง
- รายละเอียดหลักสูตรหรือประเภทที่ให้การรับรอง

- รายละเอียดของการยกเลิกการรับรอง

วิทยาการที่ได้รับการรับรองมีหน้าที่ในการแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบถึงข้อมูลการรับรองในปัจจุบัน ในกรณีที่ไม่มีแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบถึงการต่อใบรับรองภายใน 6 เดือนหลังจากใบรับรองหมดอายุ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะยกเลิกการรับรองวิทยากรนั้น จนกว่าจะมีการยื่นหลักฐานหรือข้อมูลการต่อใบรับรองใหม่

3.5 ข้อมูลผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)

หน่วยงานต้นสังกัดของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor) จะต้องเก็บประวัติของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโดยมีข้อมูลดังต่อไปนี้

- รายละเอียดของการสรรหาบุคลากร
- รายละเอียดของผู้ตรวจสอบแต่ละคนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมเป็นไปตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)
- หลักฐานแสดงว่าเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)
- ผลการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Background Checks)

3.6 ข้อมูลผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Inspector)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องเก็บประวัติของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติโดยมีข้อมูลดังต่อไปนี้

- รายละเอียดของการสรรหาบุคลากร
- รายละเอียดของผู้ตรวจสอบแต่ละคนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมเป็นไปตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)
- ผลการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Background Checks)
- บันทึกของผู้มีอำนาจ (Record Of The Authority) ที่มอบให้แก่ผู้ตรวจสอบเพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่า มีความสามารถเพียงพอสำหรับการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ

3.7 ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน (Person who verify unload weapon)

ผู้ดำเนินงานสนามบิน จะต้องเก็บบันทึกข้อมูลของผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุนโดยมีข้อมูลดังต่อไปนี้

- บันทึกของผู้มีอำนาจ (Record Of The Authority) ที่มอบให้แก่ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุนเพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่า มีความสามารถเพียงพอสำหรับการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน
- บันทึกการฝึกอบรมใช้อาวุธปืนเบื้องต้นที่ระบุประเภทของอาวุธปืน

3.8 ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Preventive Maintenance and Calibration)

ผู้ใช้งานอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย จะต้องเก็บบันทึกการฝึกอบรมด้านการบำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่า (Calibration) อุปกรณ์รักษาความปลอดภัยของผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Preventive Maintenance and Calibration) จากบริษัทผู้ผลิต (Manufacturer)

(ว่าง)

บทที่ 4 ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

4.1 เนื้อหาของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ทุกฉบับจะต้องมีหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่มีอยู่ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

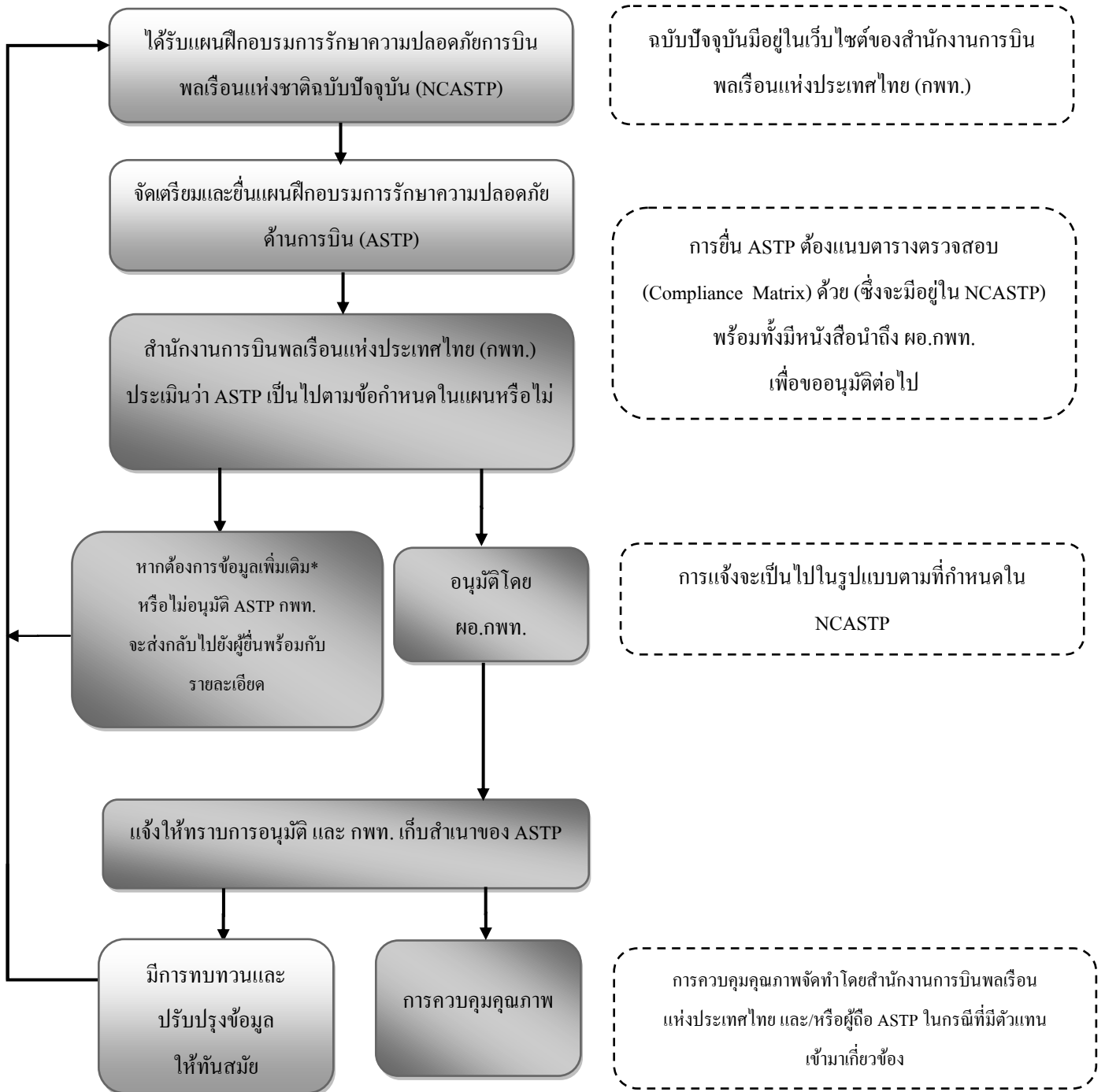
แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) จะต้อง

- นำไปยื่นขออนุมัติตามที่กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)
- กำหนดขอบเขตของแผน เช่น บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย หรือการรับรองวิทยากร ฯลฯ
- อธิบายกระบวนการทบทวนแผน
- อธิบายการจัดการเก็บบันทึกข้อมูล เช่น การสรรหาบุคลากร หลักฐานการฝึกอบรม ฯลฯ
- จัดให้มีหลักฐานที่แสดงว่าการฝึกอบรมได้ดำเนินการโดยเป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งอาจรวมถึงการจัดให้มีรายละเอียดหลักสูตรการฝึกอบรม (Course Outline) วัตถุประสงค์ ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ระยะเวลา โครงสร้าง คำอธิบาย และตารางการฝึกอบรม
- กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการฝึกอบรมที่จะส่งเสริมให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการเรียนรู้และทักษะที่กำลังเรียนรู้สำหรับการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้ในการฝึกภาคปฏิบัติจะต้องเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานจริง
- มีการพิจารณาถึงเป้าหมายในการพัฒนาของสายอาชีพ (Career Development) โดยเฉพาะรวมถึงโอกาสต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการฝึกอบรม รวมถึงจะต้องระบุถึงหลักสูตรการฝึกอบรมที่เหมาะสมสำหรับบุคลากรในแต่ละระดับ และควรกล่าวถึงวัตถุประสงค์ของหลักสูตรเพื่อแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าในสายงานของแต่ละบุคคลและให้ทราบถึงเงื่อนไขที่ต้องดำเนินการก่อนที่จะเข้าร่วมในการฝึกอบรม การมีโอกาสเจริญก้าวหน้าในสายงานเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการรักษาบุคลากรและการเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรเพื่อปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายให้ดียิ่งขึ้น และ
- อธิบายข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

4.2 กระบวนการในการขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

กระบวนการในการยื่นและขออนุมัติแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ใช้ระยะเวลาดำเนินการรวม 45 วันทำการ (นับตั้งแต่วันที่ กพท. ได้รับ ASTP)

*กรณีที่มีการขอข้อมูลเพิ่มเติมให้ครบระยะเวลาเหมือนเริ่มกระบวนการใหม่



4.3 การทบทวนแก้ไขแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) จะต้องมีการทบทวนในสภาพการณ์ดังต่อไปนี้

- เมื่อมีคำสั่งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- มีการแจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ที่ได้ปรับปรุงใหม่
- มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายระดับชาติ หรือกฎหมายซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินและส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการฝึกอบรม และ/หรือการรับรอง (Certification)
- มีการเปลี่ยนแปลงแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP)
- ผลจากกิจกรรมการควบคุมคุณภาพซึ่งระบุว่าการบินพลเรือนคือสาเหตุสำคัญของข้อบกพร่องในการรักษาความปลอดภัย
- ต้องมีการทบทวนแผนฯ ในระยะเวลาทุก 5 ปี (ปีปฏิทิน) (ในกรณีที่ไม่มีทบทวนก่อนหน้านี้)

ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงที่เป็นนัยสำคัญในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) อันเนื่องมาจากผลของการทบทวน แผนดังกล่าวจะต้องย้อนกลับไปให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประเมินใหม่และอนุมัติใหม่ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงที่เป็นนัยสำคัญ หมายถึง การแก้ไขเพิ่มเติมแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) จนเป็นสาเหตุทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการรับรองผู้เข้ารับการฝึกอบรม ขอบเขตการฝึกอบรม หรือประเด็นอื่นใดที่อาจจะเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

(ว่าง)

บทที่ 5 ข้อกำหนดเฉพาะด้าน
สำหรับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

5.1 บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย (Non-Security Personnel)

5.1.1 การสรรหาบุคลากร

การสรรหาบุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัยจะไม่มีข้อกำหนด โดยเฉพาะเจาะจงเหมือนกับการสรรหาบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่จะต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยตรง แต่อย่างไรก็ตามผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ควรทำให้มั่นใจว่าขั้นตอนการสรรหาบุคลากรของตนได้คำนึงถึงคุณลักษณะที่เหมาะสมของบุคคล โดยบุคลากรที่ได้รับการว่าจ้างจากหน่วยงานใด ๆ ซึ่งจำเป็นต้องเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามจะต้องถูกตรวจสอบประวัติโดยให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.1.2 การฝึกอบรมเบื้องต้น

การฝึกอบรมที่จัดให้แก่บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย (Non-Security Personnel) จะต้องจัดโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรอง โดยสอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ที่กำหนดไว้ในบทนี้ ซึ่งบุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัยแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

5.1.2.1 บุคลากรที่จำเป็นต้องเข้าถึงพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย

บุคลากรที่จำเป็นต้องเข้าถึงพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัยจะต้องได้รับความรู้หรือเข้ารับการอบรมให้มีความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Awareness) โดยกำหนดให้การอบรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการยื่นขอใบอนุญาตเข้าพื้นที่แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาของการมาเยือนและสิทธิในการเข้าถึงพื้นที่หวงห้าม เพื่อแจ้งให้ทราบถึงประเด็นสำคัญ ๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย และทุกครั้งที่มีการต่ออายุใบอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามต้องได้รับการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Awareness)

5.1.2.2 บุคลากรด้านการบิน จะต้องได้รับความรู้หรือการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) อย่างน้อย 4 ชั่วโมง โดยการฝึกอบรมเบื้องต้นควรจะรวมถึงสิ่งต่อไปนี้

- เป้าประสงค์ของการฝึกอบรมและความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยการบิน

- การกล่าวถึงบุคลากรในด้านการรักษาความปลอดภัยที่สำคัญและบุคลากรที่ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานที่เกี่ยวข้อง
- ข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการเข้าถึง ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบ (Challenge) บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต
- ข้อกำหนดเฉพาะในด้านการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการเข้าถึงพื้นที่ ข้อกำหนดให้แสดงบัตรผ่าน และข้อกำหนดเกี่ยวกับขอบเขตของพื้นที่หวงห้าม
- ข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของสนามบินที่ปฏิบัติงาน
- ข้อปฏิบัติเบื้องต้นในการจัดการอุบัติการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Incident)
- การตรวจสอบและแก้ไขปัญหาในเหตุการณ์ที่น่าสงสัย (Suspicious Activity)
- บทลงโทษในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ
- การฝึกอบรมเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ ๆ ต้องปฏิบัติของแต่ละตำแหน่ง

ในกรณีที่ผู้รับจ้างผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบินได้รับมอบหมายให้ดำเนินการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ผู้ที่รับจ้างผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบินควรทำให้มั่นใจว่าได้มีการให้ข้อมูลบุคลากรอย่างถูกต้อง รวมถึงได้จัดส่งเอกสารสนับสนุน ให้แก่ ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) ซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างของตนด้วย

ตัวอย่าง บริษัท Airports PLC เป็นบริษัทที่บริหารสนามบิน Main City Airport และเป็นบริษัทผู้ถือแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบินที่ได้รับการอนุมัติ (Approved ASTP) บริษัท Airports PLC ต้องมั่นใจว่าบุคลากรทั้งหลายที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัยที่ทำงานอยู่ในสนามบินจะต้องได้รับการฝึกอบรมให้ความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) และได้จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่อสร้างความตระหนักรู้เฉพาะด้านที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย เช่น เรื่องการแสดงบัตรผ่านเข้าสนามบิน และเรื่องการระบุทราบเหตุการณ์ที่ต้องสงสัย นอกจากนี้ ภายหลังจากการปรับปรุงบัญชีรายชื่อผู้ติดต่อในกรณีฉุกเฉินให้ทันสมัย ก็จะมีการแจกจ่ายบัญชีดังกล่าวไปยังผู้เข้าทั้งหมดในสนามบิน รวมถึงผู้ที่อยู่ในพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) ด้วย บริษัท Airports PLC

อาจจะสุ่มพูดคุยกับผู้คนที่ทำงานในสนามบินเพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลเหล่านั้นมีความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) โดยถือว่าการพูดคุยดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบภายในประจำปีของบริษัท โดยมีเป้าหมายที่บุคลากรที่ทำงานอยู่ในพื้นที่การบินและพื้นที่นอกเขตการบิน

ทั้งนี้การฝึกอบรมอาจทำในรูปแบบการฝึกอบรมในห้องเรียน หรือการจัดการฝึกอบรมภาคทฤษฎีแบบออนไลน์ (E-Learning) ได้ แต่ในกรณีที่เป็นการจัดฝึกอบรมภาคทฤษฎีแบบออนไลน์ (E-Learning) วิทยากรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องเป็นผู้จัดทำหรือควบคุมการจัดทำสื่อการสอน และผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องสามารถเข้าถึงวิทยากรได้ หากมีข้อสงสัยหรือต้องการคำแนะนำเพิ่มเติม

นอกเหนือจากการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องได้รับการฝึกอบรมเฉพาะด้าน (Specialize Training) ดังต่อไปนี้

ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน

ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานจะต้องได้รับการฝึกอบรมเฉพาะด้าน (Specialize Training) ซึ่งจะต้องมีเนื้อหาการรักษาความปลอดภัยการบิน ดังต่อไปนี้

- การประเมินความร้ายแรงของเหตุการณ์ที่เกิดจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายหรือเหตุการณ์อื่นๆ ที่เกิดขึ้น
- การสื่อสารและการประสานงานของลูกเรือ
- การตอบสนองอย่างเหมาะสมเพื่อการป้องกันตัว
- การใช้อุปกรณ์ป้องกันตัวที่ไม่ร้ายแรง (Non-Lethal) ที่จัดให้แก่ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (State of Aircraft Operator)
- ความเข้าใจพฤติกรรมของผู้ก่อการร้ายเพื่อให้สมาชิกลูกเรือสามารถจัดการกับพฤติกรรมของโจรจี้เครื่องบินและการตอบสนองต่อพฤติกรรมของผู้โดยสาร
- การฝึกจำลองสถานการณ์จริง (Live Situation) ในสภาพที่มีภัยคุกคามต่างกัน
- ขั้นตอนการดูแลห้องนักบินเพื่อคุ้มครองอากาศยาน

- ขั้นตอนการตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย(Aircraft Security Search) แบบละเอียด เพื่อค้นหาวัตถุระเบิด หรือการตรวจหาการซุกซ่อนอาวุธ หรือวัตถุอันตรายอื่นใด และแนวทางเกี่ยวกับจุดที่มีความเสี่ยงในการระเบิดน้อยที่สุด (Least-Risk Bomb Locations)
- นโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการชู้วางระเบิด เมื่ออากาศยานจอดอยู่หรืออากาศยานอยู่ในระหว่างทำการบิน การสื่อสารระหว่างลูกเรือและนักบินในกรณีที่เกิดเหตุเมื่อพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ต้องสงสัยในห้องโดยสาร
- การจำแนกอาวุธปืน วัตถุระเบิด และระเบิดเพลิง ซึ่งรวมถึงส่วนประกอบต่าง ๆ ด้วย

ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานทุกคนต้องได้รับการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) และต้องเข้ารับการฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านหรือด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-flight Security) ซึ่งการฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านหรือด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-flight Security) จะต้องประกอบด้วยการอบรมในห้องเรียนอย่างน้อย 3 ชั่วโมง และการทำกิจกรรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop Activity) รวมถึงการแสดงบทบาทสมมติ อย่างน้อย 1 ชั่วโมง และจะต้องมีการประเมินการเข้าร่วมกิจกรรมเชิงปฏิบัติการอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการประเมินความสำเร็จของการสาธิตในการใช้ทักษะในทางปฏิบัติ

ทั้งนี้ ต้องสอบผ่านข้อเขียนด้วยเกณฑ์คะแนน 80 เปอร์เซ็นต์ การทดสอบอาจจัดขึ้นอีกภายใน 7 วัน สำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ได้คะแนนในการทดสอบ 75 เปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่านี้ หรือไม่สามารถผ่านการทดสอบภายใน 7 วันจะต้องกลับเข้ารับการฝึกอบรมเต็มหลักสูตร (Full Training)

เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยที่จัดขึ้นสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศมีจุดมุ่งหมายในการทำให้มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งหมายถึงหัวหน้าผู้ควบคุมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ข้อมูลการบิน ต้องเข้าใจหลักการรักษาความปลอดภัยการบินและมีความรู้เกี่ยวกับขั้นตอนที่จะต้องปฏิบัติตามในกรณีที่มีสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น การจี้บังคับเครื่องบิน การชู้วางระเบิด การเตลอนภัย และขั้นตอนในการปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุฉุกเฉินและเหตุการณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถก่อให้เกิดความเสียหายแก่ความปลอดภัยการบินพลเรือนได้

เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องได้รับการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) และต้องเข้ารับการฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และการจัดรูปแบบขององค์กรการรักษาความปลอดภัยการบิน การให้บริการจราจรทางอากาศ รวมถึงหลักการที่เกี่ยวข้องการฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน

หลักเกณฑ์ฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialized Training) มีดังต่อไปนี้

ก) วัตถุประสงค์และการจัดรูปแบบขององค์กรการรักษาความปลอดภัยการบิน ได้แก่

- ประเภทของบุคคลที่อาจจะเป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน
- เหตุผลที่การบินพลเรือนเป็นเป้าหมายสำหรับกลุ่มผู้ก่อการร้ายและกลุ่มอื่น ๆ ที่พยายามกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานพลเรือน
- องค์กรระหว่างประเทศที่สำคัญ ๆ ที่มีความรับผิดชอบในการกำหนดมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและเป้าหมายขององค์กรเหล่านั้น
- หน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Appropriate Authority)
- เหตุผลที่กิจกรรมการควบคุมจราจรทางอากาศสุ่มเสี่ยงต่อการถูกโจมตี
- การเขียนรายงานอุบัติการณ์และบุคคลที่มีหน้าที่รับรายงาน

ข) อนุสัญญาระหว่างประเทศ รวมถึงระเบียบ ข้อบังคับระดับชาติและระหว่างประเทศ

ค) การจี้เครื่องบิน

- การสื่อสารกับอากาศยานที่ได้รับผลกระทบ
- ประเภทของข้อมูลที่จะรวบรวมจากอากาศยานที่เผชิญเหตุการณ์
- การแจ้งเหตุจี้เครื่องบินต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ
- การแจ้งให้รัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทราบ
- การรับส่งข้อความผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (AFTN) หรือช่องทางอื่น

- ตำแหน่งหลุมจอดที่กำหนด (Isolated Aircraft Parking)
- ง) การชู้วางระเบิด
- การสื่อสารกับอากาศยานที่เผชิญเหตุการณ์
 - ข้อมูลที่จะรวบรวมจากอากาศยานที่เผชิญเหตุการณ์
 - การแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่รัฐทราบ
- จ) การเตือนภัยและขั้นตอนในการปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุฉุกเฉิน
- ขั้นตอนในการแจ้งเหตุ
 - การแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่รัฐทราบ
 - ประเภทของข้อมูลที่จะส่งให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

การฝึกอบรมความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialized Training) สำหรับผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ข้อมูลการบิน ต้องมีการฝึกอบรมเบื้องต้นอย่างน้อย 4 ชั่วโมง ทั้งนี้ ต้องสอบผ่านข้อเขียนด้วยเกณฑ์คะแนน 80 เปอร์เซ็นต์ การทดสอบอาจจัดขึ้นอีกภายใน 7 วัน สำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้คะแนนในการทดสอบ 75 เปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่านี้ หรือไม่สามารถผ่านการทดสอบภายใน 7 วัน จะต้องกลับเข้ารับการฝึกอบรมเต็มหลักสูตร (Full Training)

5.1.3 การฝึกอบรมทบทวน

5.1.3.1 บุคลากรด้านการบิน

หลักสูตรฝึกอบรมทบทวน จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการที่จะทำให้มั่นใจว่าบุคลากร จะได้รับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและนำไปใช้ได้ทางปฏิบัติ โดยมีผลเป็นการสนับสนุน การคงความรู้และทักษะเอาไว้ ซึ่งการฝึกอบรมดังกล่าวสามารถจัดทำได้ในหลายรูปแบบโดยมีเป้าหมาย เพื่อลดผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานและควรถูกจัดทำขึ้นเพื่อทำให้มั่นใจว่า

- เนื้อหาที่ทำการฝึกอบรมมีความเหมาะสมต่อความต้องการในพื้นที่ (local Needs)
- บุคลากรมีความรู้และทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนพัฒนาการและมาตรฐาน ในการฝึกอบรมโดยวิธีปฏิบัติหน้าที่จริง

- สามารถตรวจสอบระดับความเข้าใจ และการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ

การฝึกอบรมทบทวนควรพิจารณาถึงเรื่องการเปลี่ยนงานของบุคลากร (Personnel Turnover) ซึ่งอาจส่งผลให้มีการฝึกอบรมเบื้องต้นใหม่เป็นประจำ ซึ่งการฝึกอบรมเบื้องต้นนี้สามารถใช้เป็นหลักสูตรการฝึกอบรมทบทวนสำหรับบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบันด้วย ทั้งนี้บุคลากรควรได้รับการฝึกอบรมทบทวนอย่างน้อยทุก 2 ปี อย่างน้อย 4 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม ผลของการควบคุมคุณภาพและการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆ พัฒนาการและการฝึกอบรมโดยปฏิบัติหน้าที่จริงอาจทำให้จำเป็นต้องจัดการอบรมทบทวนบ่อยขึ้น

5.1.3.2 ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน

การฝึกอบรมทบทวนสำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ต้องมีการฝึกอบรมปีละ 1 ครั้ง อย่างน้อย 3 ชั่วโมง ต่อปี และการบันทึกข้อมูลการฝึกอบรมจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate requirements)

5.1.3.3 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

การฝึกอบรมทบทวนสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งหมายถึงหัวหน้าผู้ควบคุมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ข้อมูลการบิน ต้องมีการฝึกอบรมปีละ 1 ครั้ง อย่างน้อย 4 ชั่วโมง ต่อปี และการบันทึกข้อมูลการฝึกอบรมจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.2 บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย

บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการฝึกอบรมที่ได้รับระบุไว้ รวมถึงจะต้องได้รับการฝึกอบรมและการรับรองตามข้อกำหนดเฉพาะด้วย

การฝึกอบรมที่จัดให้แก่บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยจะต้องจัดทำโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรอง โดยสอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ที่กำหนดไว้ในบพนี้

5.2.1 พนักงานรักษาความปลอดภัย

5.2.1.1 การสรรหาบุคลากร

การตัดสินใจว่าพนักงานหรือผู้ใดที่อยู่ในเกณฑ์ที่จะได้รับการคัดเลือกเป็นพนักงานรักษาความปลอดภัยนั้น ควรพิจารณาจากความสามารถในการทำงานตามที่กำหนดไว้ และความซื่อสัตย์สุจริตเพียงพอที่จะได้รับความไว้วางใจให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.1.2 ใบสมัคร

ผู้สมัครทุกคนต้องกรอกแบบฟอร์มโดยให้รายละเอียดที่ครบถ้วน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนตัวของผู้สมัคร พร้อมภาพถ่ายตัวจริงที่เป็นปัจจุบัน
- ประวัติการศึกษาและผลงานต่างๆ (ถ้ามี)
- ประวัติการเข้ารับการฝึกอบรม (ถ้ามี)
- ประวัติการทำงาน
- ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ รูปแบบใบสมัครต้องมีรายละเอียดรวมถึง

- การรับรองว่าข้อมูลในใบสมัครนั้นถูกต้องและสมบูรณ์
- ผลของการตรวจสอบประวัติ
- ผลการตรวจสอบสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ที่รับรองว่าผู้สมัครมีสภาพร่างกายที่พร้อมจะปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดไว้ความยินยอมของผู้สมัครที่จะยอมรับว่า การให้ข้อมูลใด ๆ ที่ผิดไปจากความเป็นจริงนั้น สามารถถือเป็นเหตุให้ถูกปฏิเสธการจ้างงานหรือถูกดำเนินการทางวินัยหรือทางอาญาได้
- ความยินยอมจากผู้สมัครในการเข้าถึงข้อมูลส่วนตัวและข้อมูลเกี่ยวกับอาชีพจากอดีตนายจ้าง สถาบันการศึกษา หน่วยงานรัฐบาล และบุคคลที่ผู้สมัครใช้เป็นผู้อ้างอิงเพื่อวัตถุประสงค์ในการรับรอง
- ลายมือชื่อของผู้สมัคร

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) หรือตัวแทน (Agent) ของผู้ถือแผน ต้องเก็บรักษาใบสมัครไว้ตลอดระยะเวลาการจ้างงานและพร้อมที่จะให้ตรวจสอบในกรณีเมื่อมีการร้องขอจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้หน่วยงานต้นสังกัดของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องจัดให้มีการตรวจสอบประวัติและผลการตรวจสอบสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ที่รับรองว่าผู้สมัครมีสภาพร่างกายที่พร้อมจะปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดไว้ ซ้ำทุก 2 ปี

5.2.1.3 การสัมภาษณ์

ผู้สมัครแต่ละคนควรได้รับการสัมภาษณ์โดยผู้สัมภาษณ์ที่มีทักษะหรือความรู้ที่เพียงพอในการดำเนินการสอบสวนการสรรหาและสามารถทำให้มั่นใจได้ว่าผู้สมัครเข้าใจความสำคัญ และนัยยะของคำประกาศที่ระบุไว้ในใบสมัครอย่างครบถ้วน โดยการสัมภาษณ์มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- เพื่อให้ทราบถึงเหตุผลของการลาออกจากงานเดิม
- เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีช่วงเวลาที่ไม่สามารถยืนยันตัวตนและสถานะของผู้สมัครได้
- เพื่อหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ตามที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยกำหนด

ในกรณีที่พบว่าผู้สมัครมีช่วงระยะเวลาของการว่างเว้นการทำงานจากประวัติการทำงานหรือในกรณีที่ข้อมูลต่าง ๆ ไม่สามารถยืนยันได้ผู้สัมภาษณ์ควรร้องขอหลักฐานดังต่อไปนี้

- รายละเอียดของบุคคลอ้างอิงที่เหมาะสม
- เอกสารยืนยันอื่น ๆ ที่เหมาะสม เช่น ใบทะเบียนสมรส แบบประกันสังคม หรือเอกสารเกี่ยวกับการเข้าเมือง

ในกรณีที่ผู้สมัครได้ให้ชื่อของบุคคลที่ถูกอ้างอิงถึงเพื่อทำการตรวจสอบรับรอง เช่น ข้อมูลในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการว่างเว้นการทำงานควรมีการตรวจสอบเอกสารแสดงสถานะ (Credentials) ของผู้ที่ถูกอ้างอิงก่อนที่จะทำการให้การรับรอง (Verification) ผู้สมัครอาจจัดหาข้อมูลเพื่อแสดงเป็นหลักฐานในการยืนยันตัวตนผู้ถูกอ้างอิงมาโดยวิธีอื่นใดก็ได้ ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันตัวตนผู้ถูกอ้างอิงโดยการติดต่อหรือประเมินข้อมูลจากเอกสารได้ ผู้สมัครจะต้องเสนอรายชื่อผู้อ้างอิงเพิ่มเติมหรือจัดหาเอกสารอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงเป็นหลักฐานรับรองผู้ถูกอ้างอิง

การตัดสินใจถึงความเหมาะสมของการว่าจ้างผู้สมัครควรเป็นการตัดสินใจในระดับผู้บริหาร โดยพิจารณาจากข้อมูลที่ได้รับมาในระหว่างกระบวนการตรวจสอบยืนยัน และให้คำนึงถึงช่วงเวลาที่ไม่สามารถยืนยันตัวตนและสถานะการทำงานของผู้สมัคร

5.2.1.4 กระบวนการคัดเลือก

กระบวนการคัดเลือกที่มีประสิทธิภาพจะส่งผลให้ได้บุคลากรที่เหมาะสมที่สุดสำหรับงานในแต่ละตำแหน่ง ทำให้การฝึกอบรมได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ทำให้มั่นใจได้ว่าการฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Performance) ได้ผลดี รวมถึงเป็นการเพิ่มความพึงพอใจในงานและลดอัตราการลาออกของพนักงาน

ขั้นตอนการคัดเลือกจะต้องคำนึงถึงรายละเอียดของข้อกำหนดในแต่ละงาน (Job Requirements) ซึ่งข้อกำหนดนี้ต้องประกอบด้วยภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความสามารถ (Personal Competencies) และสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กร

คำอธิบายรายละเอียดของงาน (Job Description) สามารถใช้รับรองความถูกต้องของกระบวนการคัดเลือกได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีข้อกำหนดทางกฎหมายและการตรวจสอบทั้งระบบ

พนักงานหรือผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นพนักงานในองค์กรที่มีหน้าที่ในการบังคับใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบิน เพื่อรักษาความปลอดภัยการบิน ต้องได้รับการตรวจสอบประวัติ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบประวัติซ้ำด้วย โดยการดำเนินการเช่นนี้นั้นจะต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

การตรวจสอบประวัตินั้น หมายถึงการตรวจสอบตัวตนและประสบการณ์ที่ผ่านมาของผู้สมัคร รวมถึงประวัติอาชญากรรม (Criminal History) และต้องมีการตรวจสอบถึงความเกี่ยวข้องของบุคคลกับกลุ่มต่าง ๆ ที่ต้องสงสัยว่ามีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายหรือมีความฝักใฝ่กับผู้ก่อการร้ายซ้ำ สำหรับการตรวจสอบประวัติซ้ำ (Recurrent Background Checks) ต้องตรวจสอบประวัติซ้ำเมื่อถึงกำหนดเวลาที่พนักงานต้องต่ออายุบัตรประจำตัวเข้าสนามบิน

การพิจารณาถึงความเหมาะสมของผู้สมัคร ในตำแหน่งหน้าที่พนักงานรักษาความปลอดภัย เพื่อรักษาความปลอดภัยการบิน ควรอยู่บนพื้นฐานของขั้นตอนที่เชื่อถือได้ ถูกต้อง และได้มาตรฐาน

5.2.1.5 การฝึกอบรมเบื้องต้น

พนักงานรักษาความปลอดภัยจะต้องได้รับการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ โดยการฝึกอบรมอาจถูกจัดทำในรูปแบบเฉพาะเพื่อให้มั่นใจว่าผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะได้รับความรู้ โดยเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับหน้าที่และสถานที่ปฏิบัติงาน

ในการฝึกอบรม ควรทำให้มั่นใจว่าผู้เข้ารับการฝึกอบรมแต่ละคนจะได้รับความรู้ด้านความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) และการฝึกอบรมเกี่ยวกับทักษะการปฏิบัติงานเฉพาะด้าน

หลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ต้องมีเนื้อหาการฝึกอบรมเบื้องต้นอย่างน้อยครอบคลุมตาม 5.1.2. บุคลากรด้านการบิน และต้องมีเนื้อหาเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานรักษาความปลอดภัยอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- ภัยคุกคามต่อการบิน
- การบริหารจัดการความเสี่ยง
- กฎหมายและพันธะผูกพันทั้งหลายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน
- ขอบเขตอำนาจหน้าที่
- ความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness)
- สภาพแวดล้อมในการปฏิบัติการของผู้ดำเนินงานสนามบิน และ/หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- ขั้นตอนการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินและผู้ที่ทำหน้าที่ประสานงานหลัก
- การบ่งชี้และการแก้ปัญหาเมื่อพบเหตุการณ์ที่ต้องสงสัย
- การประเมินและการปฏิบัติเมื่อพบสิ่งของต้องสงสัย
- อาวุธและสิ่งของต้องห้าม
- การฝึกอบรมเกี่ยวกับอุปกรณ์ เช่น การใช้กล้องวงจรปิด (CCTV) หรือประตูทางเข้า (Gate Operation) (ตามความจำเป็น)

- การทบทวนความเสี่ยงบุคคลและยานพาหนะ
- การรักษาความปลอดภัยอากาศยานและการตรวจค้นอากาศยาน
- กระบวนการลาดตระเวน
- กระบวนการตรวจค้นในบริบทของพนักงานรักษาความปลอดภัย
- กระบวนการในการควบคุมการเข้าถึงพื้นที่ (Access Control)
- การปฏิบัติการและการควบคุมยานพาหนะในเขตพื้นที่การบิน โครงสร้างพื้นฐาน และปฏิบัติการอื่นๆ
- ข้อกำหนดและระเบียบข้อบังคับในเขตพื้นที่การบิน
- การตรวจสอบยืนยันบัตรผ่านการเข้าถึงพื้นที่ควบคุมในสนามบิน
- วิธีปฏิบัติในการขนย้าย การปฏิบัติงานและการรักษาความปลอดภัย
- กระบวนการเกี่ยวกับเหตุฉุกเฉินและการบริหารจัดการวิกฤติการณ์
- สุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

นอกจากข้อกำหนดข้างต้นแล้ว การฝึกอบรมหัวหน้าผู้ควบคุม และผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ควรรวมถึง

- การบริหารจัดการทีมงานและพนักงาน
- อำนาจตามกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายและ/หรืออำนาจในการกักกัน
- การบริการลูกค้า
- การประเมินด้านการรักษาความปลอดภัยขั้นสูงเกี่ยวกับสิ่งของต้องสงสัย
- แผนบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินของสนามบิน
- แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการ
- การระบุหรือประเมินประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงาน

ทั้งนี้ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมเบื้องต้นสำหรับหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) อย่างน้อย 4 ชั่วโมง และการฝึกอบรมเนื้อหาเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานรักษาความปลอดภัยภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง ภาคฝึกปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง และการฝึกปฏิบัติงานในสถานที่จริง จำนวนไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง

5.2.1.6 การฝึกอบรมทบทวน

พนักงานรักษาความปลอดภัยต้องได้รับการฝึกอบรมทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งสำหรับหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) อย่างน้อย 4 ชั่วโมง และสำหรับการฝึกอบรมเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่อย่างน้อยเป็นไปตาม 5.2.1.5 การฝึกอบรมเบื้องต้นของพนักงานรักษาความปลอดภัย จำนวนไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง ทั้งนี้ เพื่อให้บุคลากรได้รับการฝึกอบรมในทางปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการคงไว้ซึ่งความรู้ และทักษะของบุคลากร การฝึกอบรมดังกล่าวนี้สามารถจัดทำขึ้นได้ในหลายรูปแบบเพื่อลดผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการทำงาน โดยการฝึกอบรมทบทวนควรจัดทำขึ้นเพื่อให้มั่นใจว่า

- เนื้อหาที่ทำการฝึกอบรมมีความเหมาะสมต่อความต้องการในพื้นที่ (Local Need)
- บุคลากรมีความรู้และทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนพัฒนาการและมาตรฐานในการฝึกอบรมโดยวิธีปฏิบัติหน้าที่จริง
- สามารถตรวจสอบระดับความเข้าใจและการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ

5.2.1.7 วิธีการฝึกอบรม

วิธีการฝึกอบรมจะต้องเหมาะสมกับทักษะและความรู้ที่จะถ่ายทอด ต้องจัดในรูปแบบอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- การฝึกอบรมภาคทฤษฎีจะต้องดำเนินการโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือวิทยากรที่ได้รับการรับรองจาก ICAO (ICAO Certified Instructors)
- การฝึกอบรมในภาคปฏิบัติอาจมีการจำลองสภาพแวดล้อมและสมมุติสถานการณ์ต่างๆ ไปขึ้นภายในห้องเรียนเพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้ฝึกปฏิบัติหน้าที่เสมือนจริง (Simulation) รวมทั้งเพื่อพัฒนาทักษะทางด้านปฏิบัติของผู้เข้ารับการฝึกอบรม
- การฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) เป็นวิธีการหนึ่งของการฝึกอบรมเบื้องต้น ทั้งนี้อาจจะพิจารณากำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

ทบทวน โดยขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานรักษาความปลอดภัย

5.2.1.8 การหยุดงานต่อเนื่อง

ในกรณีที่บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยไม่ได้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยตามที่ได้รับฝึกอบรมมาเป็นเวลาต่อเนื่องกัน 3 เดือน หรือมากกว่านั้น บุคลากรดังกล่าวจะต้องกลับไปรับการฝึกอบรมใหม่ในด้านทักษะที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยโดยเฉพาะ

5.2.2 พนักงานตรวจค้น

พนักงานตรวจค้นเป็นบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีหน้าที่ตรวจค้นบุคคลและสิ่งของโดยพนักงานตรวจค้นทั้งหลายจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ผู้ที่ทำการอบรมพนักงานตรวจค้นได้จะต้องเป็นวิทยากรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือวิทยากรที่ได้รับการรับรองจาก ICAO (ICAO Certified Instructors แล้วเท่านั้น และวิทยากรที่ได้รับการรับรองต้องมีประสบการณ์ในการตรวจค้นในเชิงการวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์เท่านั้น จึงจะสามารถให้การฝึกอบรมการวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ได้

ข้อกำหนดในบทนี้ให้ใช้รวมถึงหัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) ด้วย

5.2.2.1 การสรรหาบุคลากร

การตัดสินใจว่าพนักงานหรือผู้ใดที่จะอยู่ในเกณฑ์ที่จะได้รับการคัดเลือกเป็นพนักงานตรวจค้นนั้น ควรพิจารณาจากความสามารถในการทำงานตามที่กำหนดไว้ และความซื่อสัตย์สุจริตเพียงพอที่จะได้รับความไว้วางใจให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.2.2 ใบสมัคร

ผู้สมัครทุกคนต้องกรอกแบบฟอร์มโดยให้รายละเอียดที่ครบถ้วน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนตัวของผู้สมัคร พร้อมภาพถ่ายตัวจริงที่เป็นปัจจุบัน
- ประวัติการศึกษาและผลงานต่าง ๆ
- ประวัติการเข้ารับการฝึกอบรม

- ประวัติการทำงาน
- ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้รูปแบบใบสมัครควรมีรายละเอียดรวมถึง

- การรับรองว่าข้อมูลในใบสมัครนั้นถูกต้องและสมบูรณ์
- การรับรองถึงผลของการตรวจสอบประวัติ
- ผลการตรวจสอบสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ที่รับรองว่าผู้สมัครมีสภาพร่างกายที่พร้อมจะปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดไว้ความยินยอมของผู้สมัครที่จะยอมรับว่า การให้ข้อมูลใด ๆ ที่ผิดไปจากความเป็นจริงนั้น สามารถถือเป็นเหตุให้ถูกปฏิเสธการจ้างงานหรือถูกดำเนินการทางวินัยหรือทางอาญาได้
- ความยินยอมจากผู้สมัครในการเข้าถึงข้อมูลส่วนตัวและข้อมูลเกี่ยวกับอาชีพ จากอดีตนายจ้าง สถาบันการศึกษา หน่วยงานรัฐบาล และบุคคลที่ผู้สมัครใช้เป็นผู้อ้างอิงเพื่อวัตถุประสงค์ในการรับรอง
- ลายมือชื่อของผู้สมัคร

ผู้ถือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP Holder) หรือตัวแทน (Agent) ของผู้ถือแผนต้องเก็บรักษาใบสมัครไว้ตลอดระยะเวลาการจ้างงานและพร้อมที่จะให้ตรวจสอบในกรณีเมื่อมีการร้องขอจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้หน่วยงานต้นสังกัดของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องจัดให้มีการตรวจสอบประวัติและผลการตรวจสอบสุขภาพ (ใบรับรองแพทย์) ที่รับรองว่าผู้สมัครมีสภาพร่างกายที่พร้อมจะปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดไว้ ซ้ำทุก 2 ปี

5.2.2.3 การสัมภาษณ์

ผู้สมัครแต่ละคนควรได้รับการสัมภาษณ์โดยผู้สัมภาษณ์ที่มีทักษะหรือความรู้ที่เพียงพอในการดำเนินกระบวนการสรรหาและสามารถทำให้มั่นใจได้ว่าผู้สมัครเข้าใจความสำคัญและนัยยะของคำประกาศที่ระบุไว้ในใบสมัครอย่างครบถ้วน

การสัมภาษณ์มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- เพื่อให้ทราบถึงเหตุผลของการลาออกจากงานเดิม

- เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีช่วงเวลาที่ไม่ได้รับการกล่าวถึง
- เพื่อหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม (ตามที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยกำหนด)

ในกรณีที่พบว่าผู้สมัครมีช่วงระยะเวลาของการว่างเว้นการทำงานจากประวัติการทำงานหรือในกรณีที่ข้อมูลต่าง ๆ ไม่สามารถยืนยันได้ ผู้สมัครอาจควรร้องขอหลักฐานดังต่อไปนี้

- รายละเอียดของการอ้างอิงบุคคลที่เหมาะสม
- เอกสารยืนยันอื่น ๆ ที่เหมาะสม เช่น ใบทะเบียนสมรส แบบประกันสังคม หรือเอกสารเกี่ยวกับการเข้าเมือง

ในกรณีที่ผู้สมัครได้ให้ชื่อของบุคคลที่ถูกอ้างอิงถึงเพื่อทำการตรวจสอบรับรอง เช่น ข้อมูลในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการว่างเว้นการทำงาน ควรมีการตรวจสอบเอกสารแสดงสถานะ (Credentials) ของผู้ที่ถูกอ้างอิงก่อนที่จะให้การรับรอง

ผู้สมัครอาจจัดหาข้อมูลเพื่อแสดงเป็นหลักฐานในการยืนยันตัวตนผู้ถูกอ้างอิงมาโดยวิธีอื่นใดก็ได้ ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันตัวตนผู้ถูกอ้างอิงโดยการติดต่อหรือประเมินข้อมูลจากเอกสารได้ ผู้สมัครจะต้องเสนอรายชื่อผู้อ้างอิงเพิ่มเติมหรือจัดหาเอกสารอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงเป็นหลักฐานรับรองผู้ถูกอ้างอิง

การตัดสินใจถึงความเหมาะสมของการว่าจ้างผู้สมัครควรเป็นการตัดสินใจในระดับผู้บริหาร โดยพิจารณาจากข้อมูลที่ได้รับมาในระหว่างกระบวนการตรวจสอบยืนยัน และให้คำนึงถึงช่วงเวลาที่ไม่สามารถยืนยันตัวตนและสถานะการทำงานของผู้สมัคร

5.2.2.4 กระบวนการคัดเลือก

กระบวนการคัดเลือกที่มีประสิทธิภาพจะส่งผลให้ได้บุคลากรที่เหมาะสมที่สุดสำหรับงานในแต่ละตำแหน่ง ทำให้การฝึกอบรมได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ทำให้มั่นใจได้ว่าการฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Performance) ได้ผลดี รวมถึงเป็นการเพิ่มความพึงพอใจในงานและลดอัตราการลาออกของพนักงาน

ขั้นตอนการคัดเลือกจะต้องคำนึงถึงรายละเอียดของข้อกำหนดในแต่ละงาน (Job Requirements) ซึ่งข้อกำหนดนี้ต้องประกอบด้วยภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความสามารถ (Personal Competencies) และสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กร

คำอธิบายรายละเอียดของงาน (Job Description) สามารถใช้รับรองความถูกต้องของกระบวนการคัดเลือกได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีข้อกำหนดทางกฎหมายและการตรวจสอบที่ระบบ

พนักงานหรือผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นพนักงานในองค์กรที่มีหน้าที่ในการบังคับใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยการบิน ต้องได้รับการตรวจสอบประวัติ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบประวัติซ้ำด้วย โดยการดำเนินการเช่นว่านั้นจะต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

การตรวจสอบประวัตินั้น หมายถึงการตรวจสอบตัวตนและประสบการณ์ที่ผ่านมาของผู้สมัคร รวมถึงประวัติอาชญากรรม (Criminal History) และต้องมีการตรวจสอบถึงความเกี่ยวข้องของบุคคลกับกลุ่มต่าง ๆ ที่ต้องสงสัยว่ามีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายหรือมีความฝักใฝ่กับผู้ก่อการร้ายด้วย สำหรับการตรวจสอบประวัติซ้ำ (Recurrent Background Checks) ต้องตรวจสอบประวัติซ้ำเมื่อถึงกำหนดเวลาที่พนักงานต้องต่ออายุบัตรประจำตัวเข้าสนามบิน

การพิจารณาถึงความเหมาะสมของผู้สมัคร ในตำแหน่งหน้าที่ตรวจค้น (Screening) เพื่อรักษาความปลอดภัยการบิน ควรอยู่บนพื้นฐานของขั้นตอนที่เชื่อถือได้ ถูกต้อง และได้มาตรฐาน

5.2.2.5 คุณสมบัติ

ผู้สมัครที่จะได้รับการพิจารณาว่าจ้างเป็นพนักงานตรวจค้น (Screener) ควรจะมีสภาพร่างกายและจิตใจที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ โดยเป็นไปตามมาตรฐานตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ โดยต้องแสดงการรับรองทางการแพทย์ซึ่งออกโดยผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ซึ่งมีคุณสมบัติที่ได้รับการยอมรับในประเทศไทย

ผู้ที่ผ่านการคัดเลือกหรือได้รับรองเป็นพนักงานตรวจค้นจะต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้

- มีสายตาและความสามารถในการได้ยินที่ไม่บกพร่อง (สามารถใช้เลนส์หรือเครื่องช่วยฟังมาแก้ไข)
- มีความสามารถในการมองเห็นสีที่ไม่เป็นอุปสรรคในการทำงานกับเครื่องเอกซเรย์ที่มีภาพสีและรหัสสีบนบัตรผ่าน
- มีความสามารถในการจำแนกวัตถุต่างๆ ที่ปรากฏให้เห็นบนจอเอกซเรย์
- มีทักษะในการพูดและเขียนที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน

- มีทักษะในการปฏิสัมพันธ์ที่ดีพอในการให้บริการได้อย่างดี และในขณะเดียวกันก็ต้องสามารถปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีวิถีชีวิตโดยไม่พึ่งพาแอลกอฮอล์หรือสารผิดกฎหมาย (ทั้งนี้ การใช้ยาตามใบสั่งแพทย์ควรพิจารณาเป็นรายบุคคลเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติหน้าที่จะไม่ได้รับผลกระทบ)
- มีร่างกายที่แข็งแรงและมีความคล่องตัว (สามารถยกและขนกระเป๋าได้หลายครั้งซ้ำ ๆ กัน ก้มหรือยื่นมือออกไปรับของก้มลงนั่งยองๆ หรือยืนเป็นเวลานานๆ)

ระดับการศึกษาขั้นต่ำของพนักงานตรวจค้น คือ จบการศึกษาระดับมัธยมปลายหรือเทียบเท่า ซึ่งสำหรับพนักงานตรวจค้นที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นก่อนวันที่แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนบังคับใช้ (วันที่ 14 มีนาคม 2560) ถึงแม้ว่าไม่ได้จบการศึกษาระดับมัธยมปลายหรือเทียบเท่า ยังคงสามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้

นอกจากหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาแล้ว คุณลักษณะเพิ่มเติมของหัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) และผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) มีดังต่อไปนี้

- มีความสามารถในการออกคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรและด้วยวาจาได้เป็นอย่างดี
- สามารถควบคุมดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- สามารถปฏิบัติการตอบสนองในเบื้องต้นต่อสถานการณ์ฉุกเฉินด้านการรักษาความปลอดภัย
- มีความเป็นผู้นำ มีทักษะในการสร้างแรงจูงใจและทักษะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- สามารถติดตามตรวจสอบในการปฏิบัติตามขั้นตอนที่เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures)
- สามารถประเมินการปฏิบัติงานของบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย และควบคุมดูแลการฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริง
- สามารถจัดเตรียมรายงาน ทำการบันทึกและยื่นรายงานเกี่ยวกับอุบัติการณ์
- สามารถติดต่อสัมพันธ์กับองค์กรหรือสำนักงาน และหน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

สำหรับสนามบินที่มีผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก หัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) ควรมีความรู้ในภาษาที่สองที่เกี่ยวข้องในระดับที่ใช้ในการทำงานได้เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารกับผู้โดยสาร ณ จุดตรวจค้น

5.2.2.6 การฝึกอบรมเบื้องต้น

พนักงานตรวจค้นต้องได้รับการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่และข้อกำหนดว่าด้วยการฝึกอบรมสำหรับบุคลากรด้าน การรักษาความปลอดภัย (ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับคุณสมบัติ การแต่งตั้ง การจัดทำบันทึกประวัติ และผลการปฏิบัติงานของพนักงานเพื่อปฏิบัติการตรวจค้นในการรักษาความปลอดภัยสนามบินสาธารณะ) นอกจากนี้พนักงานตรวจค้นต้องได้รับการฝึกอบรมในความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อดังต่อไปนี้

- อุปกรณ์ในการตรวจค้น ได้แก่ เครื่องเอกซเรย์, เครื่องตรวจค้นโลหะด้วยการเดินผ่าน (WTMD), ระบบตรวจสอบวัตถุระเบิดที่เป็นของเหลว (Liquid Explosive Systems), ระบบตรวจหาร่องรอยวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection), เครื่องสแกนร่างกาย (Body Scanners) (หากมีการใช้), เครื่องตรวจค้นโลหะแบบมือถือ (Hand Held Metal Detector) และสุนัข (Canine) (ถ้าใช้)
- เทคนิคในการตรวจค้น รวมถึงการใช้อุปกรณ์ในการตรวจค้นและการตรวจค้นด้วยมือ
- การปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้น
- ข้อห้ามเกี่ยวกับของเหลว เจล สเปรย์
- การตรวจค้นผู้โดยสาร
- การตรวจค้นบุคคลที่ไม่ใช่ผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว
- การตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน (Checked Baggage Screening)
- การตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage Screening)
- การตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- ข้อมูลเกี่ยวกับการก่อการร้าย

- ประเด็นและมาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อความปลอดภัย
- การเคลียร์พื้นที่ปลอดอาวุธ (Sterile Area)
- การทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ รวมถึงการบันทึกข้อมูล
- การบริการลูกค้า (Customer Service)
- อาวุธและสิ่งของต้องห้ามอื่น ๆ
- กฎหมาย การบังคับใช้และฐานอำนาจ
- กระบวนการในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินซึ่งรวมถึงการบุกรุกเข้าพื้นที่ปลอดอาวุธและผู้ประสานงานหลัก
- เขตพื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area) และการควบคุมการเข้าพื้นที่ (Access Control)
- กฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับภายในเขตพื้นที่การบิน (Airside Rules and Regulations)
- วิธีปฏิบัติ เมื่อตรวจพบวัตถุต้องสงสัย/วัตถุระเบิด การปฏิบัติงานและการรักษาความปลอดภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ผู้ที่ได้รับคัดเลือกให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) นั้นจะต้องแสดงให้เห็นถึงความสามารถและทักษะที่จำเป็นในการเป็นผู้นำนอกเหนือไปจากประสบการณ์และคุณสมบัติในการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่จะต้องได้อย่างเพียงพอ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ควรมีความสามารถในการติดตามตรวจสอบการทำงานของพนักงานตรวจค้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการตระหนักถึงบทบาทในการใช้มาตรการการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ และผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) จะต้องได้รับการฝึกอบรมโดยรวมถึง

- ระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินระดับชาติและระหว่างประเทศ

- ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย เช่น ด้านการบังคับใช้กฎหมายด้านการทหารหรือด้านอื่นๆ
- แผนรักษาความปลอดภัยและแผนบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินของสนามบิน
- ความรู้ในด้านการควบคุมดูแลและการบริหารจัดการ

ทั้งนี้ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมเบื้องต้นสำหรับหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) อย่างน้อย 4 ชั่วโมง และการฝึกอบรมเนื้อหาเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง ภาคฝึกปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง และการฝึกปฏิบัติงานในสถานที่จริง จำนวนไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง

5.2.2.7 วิธีการฝึกอบรม

ต้องมีการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นและรวมถึงหัวข้อการฝึกอบรม วิธีการฝึกอบรม และระยะเวลาในการฝึกอบรม

วิธีการฝึกอบรมจะต้องเหมาะสมกับทักษะและความรู้ที่จะถ่ายทอด ซึ่งอาจจัดรูปแบบการฝึกอบรมโดยมีวิทยากรเป็นผู้นำการสอนและมีการฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer-Based Training : CBT)

การฝึกอบรมวิธีใช้อุปกรณ์ จะต้องรวมถึงการฝึกภาคปฏิบัติด้วย โดยมีการจำลองสภาพแวดล้อมและสถานการณ์สมมติ ทั้งนี้เพื่อพัฒนาทักษะทางด้านปฏิบัติ เช่น การฝึกอบรมโดยใช้อุปกรณ์ คน และสิ่งของ นอกจากนั้นควรมีการฝึกอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง ณ จุดตรวจค้น

การฝึกอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) จะต้องไม่รบกวนการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้น โดยจะต้องมีพนักงานตรวจค้นที่มีประสบการณ์และได้รับการรับรองคอยกำกับดูแล

5.2.2.8 การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์

การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) สำหรับพนักงานตรวจค้นควรเป็นการฝึกอบรมในหัวข้อเฉพาะ โดยวิธีการสอนนั้นจะต้องมีการตั้งคำถามและการยกตัวอย่างในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถเรียนรู้และตรวจสอบความเข้าใจเนื้อหาของการเรียนการสอนตลอดช่วงการฝึกอบรม

การฝึกอบรมสถานการณ์จำลองสามารถนำมาใช้เพื่อพัฒนาทักษะที่ใช้ในการปฏิบัติงานได้ เช่น การฝึกอบรมการใช้เครื่องเอกซเรย์ การตีความภาพเอกซเรย์โดยการจำลองภารกิจจริงที่ผู้เข้าอบรมจะต้องเผชิญในการทำงาน ทั้งนี้ ควรจัดให้มีการจำลองสถานการณ์การฝึกอบรมในสภาพแวดล้อมที่เป็นการปฏิบัติงานจริง

พนักงานตรวจค้นต้องรู้ว่าสิ่งของประเภทใดเป็นสิ่งของต้องห้ามจากลักษณะที่ปรากฏบนจอเอกซเรย์จากกระเป๋าของผู้โดยสาร ซึ่งการฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์สามารถรับประกันถึงเกณฑ์ความสามารถในการตรวจพบขั้นต่ำ (Minimum Level) และเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานปฏิบัติงานเครื่องเอกซเรย์ได้

แผนการฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) ควรประกอบด้วยคลังภาพ (Image Library) ซึ่งรวมถึงภาพสิ่งของที่เป็นภัยคุกคาม (Threat Items) อย่างน้อย 100 ชิ้น โดยแต่ละชิ้นจะต้องแสดงภาพได้อย่างครอบคลุมทุกมุมมอง

สำหรับการตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน (Cabin Baggage) ควรรวมถึงการตรวจหาอาวุธปืน มีด ระเบิดแสวงเครื่อง (IEDs) และ/หรือส่วนประกอบต่างๆ ของระเบิดแสวงเครื่อง ตลอดจนสิ่งของอื่น ๆ ที่เป็นภัยคุกคาม และสำหรับในส่วนของสัมภาระลงทะเลเบียน (Hold Baggage) รวมถึงในการณีการใช้เครื่องเอกซเรย์ตรวจค้นสินค้า (Cargo) จะเน้นการตรวจหาระเบิดแสวงเครื่อง (IEDs)

ทั้งนี้ การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) ควรปรับระดับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับแต่ละบุคคลได้ เช่น กำหนดให้การฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นแต่ละช่วงปรับระดับโดยสอดคล้องกับการดูภาพที่เคยเห็นมาแล้ว

ควรมีการฝึกอบรมเบื้องต้นในการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้คอมพิวเตอร์อย่างน้อย 10 ชั่วโมง

5.2.2.9 การสอบภาคทฤษฎีหรือการสอบปากเปล่า

การสอบภาคทฤษฎีต้องมีความสอดคล้องกับเนื้อหาในการฝึกอบรม และต้องเน้นถึงเรื่องหน้าที่ที่เป็นบทบาทเฉพาะของพนักงานตรวจค้น โดยมีการรวบรวมคำถามสำหรับการทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Test) เอาไว้อย่างเพียงพอเพื่อทำให้มั่นใจว่าการสอบมีมาตรฐานสำหรับการรับรองที่เชื่อถือได้และถูกต้อง

คะแนนขั้นต่ำที่ถือว่าสอบผ่านจะต้องสอบได้อย่างน้อย 80 เปอร์เซ็นต์ โดยวิธีการคำนวณคะแนนในการสอบจะนับเฉพาะคำตอบที่ถูกต้อง และไม่ให้คะแนนสำหรับคำตอบที่ผิด หรือข้อที่ไม่ระบุคำตอบ

5.2.2.10 การสอบภาคปฏิบัติ

การสอบภาคปฏิบัติควรเป็นการวัดความสามารถในการตรวจค้นทางกายภาพ (การตรวจค้นด้วยมือ) และการตรวจค้นโดยใช้อุปกรณ์ ซึ่งรวมถึง

- การปฏิบัติงานในการตรวจค้นคน หรือสิ่งของ
- การใช้เครื่องเอกซเรย์
- การตีความภาพเอกซเรย์
- การปฏิบัติเมื่อมีสัญญาณเตือนภัยของอุปกรณ์แต่ละประเภท
- การจัดการกับสิ่งของที่ต้องสงสัย
- การปฏิบัติงานตามข้อกำหนดในการจัดการกับผู้โดยสารและสถานการณ์วิกฤติ

ในกรณีที่ผู้เข้ารับการอบรมไม่ผ่านการประเมินอย่างหนึ่งอย่างใดใน 6 หัวข้อดังกล่าวข้างต้นหรือวิทยากรที่ได้รับการรับรองไม่พอใจกับผลการปฏิบัติงานของผู้เข้ารับการอบรม ผู้เข้ารับการอบรมดังกล่าวจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมซ้ำในด้านที่ยังมีข้อบกพร่อง เช่น ด้านการตีความภาพเอกซเรย์ เทคนิคการตรวจค้นทางกายภาพ (การตรวจค้นด้วยมือ) ถ้าผู้เข้ารับการอบรมไม่ผ่านการทดสอบอีก 2 ครั้งขึ้นไป (เช่น สอบไม่ผ่านรวม 3 ครั้ง) ให้ถือว่าผู้เข้ารับการอบรมนั้นไม่เหมาะสมจะทำหน้าที่ตรวจค้นและกระบวนการให้การรับรองเพื่อให้ปฏิบัติงานจะต้องยุติลง

5.2.2.11 การตีความภาพเอกซเรย์

พนักงานตรวจค้นและหัวหน้าควบคุมจุดตรวจค้นจะต้องรู้วิธีระบุสิ่งของต้องห้ามและอาวุธเมื่อดูภาพเอกซเรย์กระเป๋าของผู้โดยสารหรือ/ของเจ้าหน้าที่ (Passenger/Staff Bags) ความสามารถดังกล่าวนี้ ควรประเมินโดยการให้สอบการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้หลักเกณฑ์ความสามารถในการระบุสิ่งของ เช่น ภาพเอกซเรย์ของสิ่งของต้องห้ามหรืออาวุธมากกว่า 1 ชิ้นขึ้นไป และภาพของกระเป๋าที่ปราศจากวัตถุต้องห้าม (“Clean Bag”) จำนวนหนึ่ง

ระยะเวลาที่กำหนดให้สำหรับการฝึกตีความภาพเอกซเรย์ควรจะเท่ากับระยะเวลาของการตรวจค้นจริง ณ จุดตรวจค้น ผู้เข้าฝึกอบรมจะต้องระบุให้ได้ว่าเป็นกระเป๋าที่ “สะอาด” หรือปราศจากวัตถุต้องห้าม หรือเป็นกระเป๋าที่ควรจะต้องตรวจค้นด้วยมือหรือไม่สำหรับภาพเอกซเรย์แต่ละภาพ นอกจากนี้ จะต้องให้ผู้เข้าฝึกอบรมระบุว่าสิ่งของต้องห้ามหรืออาวุธที่ตรวจพบนั้นคือสิ่งใดด้วย

คะแนนที่ได้จากการสอบควรจะขึ้นอยู่กับจำนวน “อัตราที่ตรวจพบ” (Hit Rates) และ “อัตราการเตือนที่ผิด” (False Alarm Rates) นอกจากนั้นอาจจะขึ้นอยู่กับจำนวนสิ่งของต้องห้ามและ/หรืออาวุธที่สามารถระบุได้อย่างถูกต้อง

ในการจัดทำข้อสอบนั้น ต้องคำนึงถึงหลักที่ว่า ความน่าจะเป็นในการตรวจพบ (Probability of Detection) มิได้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการจดจำสิ่งของต้องห้ามและอาวุธจากภาพที่ปรากฏเท่านั้น แต่ต้องคำนึงถึงตำแหน่งของการวาง และทิศทางของสิ่งของภายในกระเป๋า ตลอดจนความสลับซับซ้อนภายในกระเป๋า (Bag Complexity) และการซ้อนทับของสิ่งของต้องห้ามกับสิ่งของอื่น ๆ

ดังนั้นจึงควรมีการจัดทำและใช้บททดสอบแยกต่างหากโดยพิจารณาประเด็นที่กล่าวมา และประเด็นเรื่องระดับความยากของการตีความภาพเอกซเรย์ (Various Level of Image Difficulty)

5.2.2.12 การฝึกอบรมทบทวน

ประสิทธิภาพในการตรวจค้นอาจลดน้อยลงเมื่อเวลาผ่านไป ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีแผนฝึกอบรมทบทวน พนักงานตรวจค้นทุกคนต้องเข้ารับการฝึกอบรมทบทวนเป็นประจำทุกปีสำหรับหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) อย่างน้อย 4 ชั่วโมง และการฝึกอบรมเนื้อหาเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่โดยมีเนื้อหาครอบคลุมอย่างน้อยตาม 5.2.2.6 การฝึกอบรมเบื้องต้นของพนักงานตรวจค้น จำนวนไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถรักษาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของตนได้ นอกจากนี้ แผนฝึกอบรมทบทวนสามารถจัดรูปแบบให้เหมาะสมกับความต้องการของพนักงานตรวจค้นแต่ละคนได้ โดยขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในหน้าที่ที่ได้รับผิดชอบเป็นการเฉพาะ การฝึกอบรมทบทวนควรเป็นการฝึกอบรมที่ผสมกันระหว่างการฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์หรือการฝึกอบรมทางอินเทอร์เน็ตและการฝึกอบรมโดยการใช้ทักษะในการปฏิบัติงานจริง และข้อมูลในการฝึกอบรมควรรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามที่ทันสมัย ประเด็นปัญหาภัยคุกคามภายในท้องถิ่น การเปลี่ยนแปลงแนวทางการปฏิบัติงาน และการใช้งานอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

การฝึกอบรมเรื่องการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) ควรมีการฝึกอบรมอย่างน้อย 20 ชั่วโมง ต่อปี และพนักงานตรวจค้นสามารถเลือกที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในระหว่างชั่วโมงที่มีผู้โดยสารไม่มากหรือในช่วงเวลาว่างได้ และต้องจัดเก็บหลักฐานแสดงการฝึกอบรมดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ หากมีข้อแตกต่างในส่วนจากรูปแบบการฝึกอบรมเรื่องการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) ให้ระบุข้อแตกต่างลงในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)

5.2.2.13 การหยุดงานต่อเนื่อง

ในกรณีที่พนักงานตรวจค้นไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นต่อเนื่องเป็นเวลา 1 ถึง 3 เดือน ต้องเข้ารับการฝึกอบรมทบทวนใหม่ หรือหากเกิน 3 เดือนขึ้นไป พนักงานตรวจค้นดังกล่าวจะต้องขอรับการรับรองใหม่

5.2.2.14 การสอบไม่ผ่าน

พนักงานตรวจค้นที่ผ่านการคัดเลือกจะต้องสอบผ่านทั้งภาคทฤษฎีและการสอบปากเปล่า ในกรณีที่สอบไม่ผ่าน หรือวิทยากรที่ได้รับการรับรองไม่พอใจกับประสิทธิภาพของผู้เข้ารับการฝึกอบรม พนักงานตรวจค้นดังกล่าวจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมซ้ำในด้านที่บกพร่อง เช่น การตีความภาพเอกซเรย์ และเทคนิคการตรวจค้นทางกายภาพ ถ้าผู้เข้ารับการฝึกอบรมไม่ผ่านการทดสอบมากกว่า 2 ครั้ง ให้ถือว่าไม่เหมาะสมที่จะทำหน้าที่ตรวจค้น และกระบวนการรับรองควรยุติลง

5.2.2.15 การประเมินต่อเนื่อง

พนักงานตรวจค้นจะต้องรับการทดสอบอยู่เป็นประจำตามแผนการรับรองบุคลากร ด้านการรักษาความปลอดภัย (Screener Certification Programme) โดยทำผ่านกระบวนการต่อใบรับรอง (Re-Certification) ในกรณีที่สอบไม่ผ่านการทดสอบการตรวจค้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องประสานกับองค์กรที่มีความรับผิดชอบด้านการตรวจค้นเพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงของการสอบไม่ผ่าน ถ้าพบว่าเป็นเรื่องของการขาดความรู้ด้านการตรวจค้นที่จะนำไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ต้องส่งเข้ารับการฝึกอบรมซ้ำเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว นอกจากนี้การประเมินดังกล่าวมีผลต่อเนื่องจากผลการทดสอบ ด้านการรักษาความปลอดภัยแบบปกปิด (Covert Test) ที่ดำเนินการโดยสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

5.2.2.16 เงื่อนไขพิเศษ (Grandfathering)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รับรองว่าพนักงานตรวจค้นที่มีประสบการณ์ จำนวนหนึ่งจะยังคงสามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และจะต้องได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2562

ให้ยกเว้นคุณสมบัติในเรื่องระดับการศึกษาสำหรับพนักงานตรวจค้นที่ปฏิบัติหน้าที่ ก่อนวันที่ 14 มีนาคม 2560 ให้สามารถยื่นขอรับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้

พนักงานตรวจค้นที่ไม่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่พนักงานตรวจค้น

5.2.3 ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุน (Person who verify unload weapon)

ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุนในที่นี้หมายถึง เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินงานสนามบินหรือบุคคลผู้มีความรู้ความสามารถในเรื่องอาวุธปืนและเครื่องกระสุนซึ่งผ่านการฝึกอบรมใช้อาวุธปืนเบื้องต้นจากกระทรวงกลาโหมหรือจากผู้เชี่ยวชาญด้านการใช้อาวุธปืน ทั้งนี้ การฝึกอบรมเบื้องต้นขึ้นอยู่กับประเภทอาวุธปืน และต้องได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินงานสนามบิน

5.2.4 ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Preventive Maintenance and Calibration)

วิศวกรหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Manufacturer) หรือบุคคลที่ผ่านการฝึกอบรมด้านการบำรุงรักษา หรือตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยจากบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (Manufacturer)

5.2.5 วิทยากรที่ได้รับการรับรอง

วิทยากรที่ได้รับการรับรอง คือ บุคคลที่มีความเชี่ยวชาญและมีความสามารถในการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยให้ทำหน้าที่ฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

วิทยากรที่ได้รับการรับรองที่จะสอนเทคนิคในการตรวจค้นและฝึกอบรมการใช้อุปกรณ์ให้แก่พนักงานตรวจค้นได้ ต้องมีประสบการณ์ในการเป็นพนักงานตรวจค้นหรือมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ได้กำหนดในเรื่องคุณสมบัติที่จะกล่าวต่อไป

วิทยากรที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน (Appropriate Authority) หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน (Designated Appropriate Authority) ของต่างประเทศ จะต้องดำเนินการฝึกอบรมให้สอดคล้องตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

5.2.5.1 คุณสมบัติ

ผู้ที่จัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมหรือกำลังดำเนินการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินควรมีใบรับรอง ทักษะความรู้และประสบการณ์ที่จำเป็น อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- มีใบรับรองวิทยากรจากสถาบันการศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมในประเทศไทยหรือองค์กรระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในด้านที่เกี่ยวข้องกับหลักสูตรที่ทำการฝึกอบรมเป็นเวลา อย่างน้อย 3 ปี
- มีผลการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Background Check)

นอกจากนี้วิทยากรที่จะฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นให้รู้วิธีการใช้อุปกรณ์และเทคนิคในการตรวจค้น จะต้องมีความรู้ขั้นต่ำตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- มีประสบการณ์ในการวินิจฉัยจอภาพเอกซเรย์อย่างน้อย 3 ปี หรือ
- มีความรู้ขั้นต่ำตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับคุณสมบัติ การแต่งตั้ง การจัดทำบันทึกประวัติ และผลการปฏิบัติงานของพนักงานเพื่อปฏิบัติการตรวจค้นในการรักษาความปลอดภัยสนามบินสาธารณะ

5.2.5.2 ขอบเขตของการรับรอง

วิทยากรดังต่อไปนี้ต้องได้รับการรับรองตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมเกี่ยวกับภารกิจในด้านการรักษาความปลอดภัยแก่พนักงานตรวจค้น (Screener)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมเกี่ยวกับภารกิจในด้านการรักษาความปลอดภัยแก่พนักงานรักษาความปลอดภัย (Security Guard)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมแก่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspectors)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness)

- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมแก่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In Flight Security)
- เป็นผู้ให้การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

5.2.5.3 การรับรอง

วัตถุประสงค์หลักของการรับรองเพื่อให้มั่นใจว่าวิทยากรมีมาตรฐานเพียงพอและเชื่อถือได้ การจัดการสอบเพื่อการรับรองวิทยากรต้องผ่านการทดสอบว่าด้วยเรื่องความเชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Subject Matter Expertise (SME) Test) ซึ่งจัดสอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและต้องมีความยุติธรรม เชื่อถือได้ และได้มาตรฐานและวิทยากรจะต้องสอบผ่านการประเมินก่อนที่จะได้รับการรับรองเป็นวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

วิทยากรที่ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Subject Matter Expertise (SME) Test) ตามเกณฑ์ที่กำหนด นอกจากนี้จะต้องเข้ารับการประเมินความสามารถในการเป็นวิทยากรจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ระเบียบการเรียนการสอน (Organization) ความสามารถในการพูด
- การใช้สื่อการสอนในการฝึกอบรม
- การสื่อสารด้วยกิริยาท่าทาง (โดยไม่ใช้คำพูด)
- ความรู้เกี่ยวกับเนื้อหาในการสอน
- การบริหารจัดการห้องเรียน
- การบริหารเวลา

ผู้ประเมินจะต้องทำการประเมินโดยใช้เวลาในการสังเกตการณ์ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง และผู้ขอรับการรับรองจะต้องได้คะแนน 80 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไปจึงจะถือว่าผ่านการประเมินตามแบบฟอร์มการรับรองวิทยากร ในกรณีที่วิทยากรไม่ผ่านการประเมินความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่วิทยากร วิทยากรอาจจะขอให้ประเมินซ้ำอีกไม่เกิน 2 ครั้งในแต่ละครั้งที่จัดให้มีการประเมิน ถ้าไม่ผ่านการประเมิน

ครั้งที่ 3 วิทยากรซึ่งเข้ารับการประเมินจะไม่ได้เป็นวิทยากรที่ได้รับการรับรอง (Certified Instructor) และวิทยากรซึ่งเข้ารับการประเมินสามารถขอรับการประเมินใหม่หลังจากพ้นระยะเวลา 6 เดือน โดยขึ้นอยู่กับ การร้องขอของผู้สมัคร

ใบรับรองวิทยากรดังกล่าวมีอายุคราวละ 5 ปี

5.2.5.4 การคงไว้ซึ่งใบรับรอง

วิทยากรจะต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญในเนื้อหาของวิชาที่สอนและควรได้รับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง รวมถึงควรติดตามพัฒนาการ ความคืบหน้าด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่อรักษา ความเชี่ยวชาญดังกล่าวเอาไว้

การคงไว้ซึ่งใบรับรองสามารถทำได้โดยการทำการสอนเป็นประจำ (อย่างน้อย 20 ชั่วโมง ต่อปี) และจากการเข้าร่วมในการฝึกอบรมที่เน้นการสร้างทักษะการฝึกอบรม (Training Skills)

5.2.5.5 การต่อใบรับรอง

วิทยากรที่ได้รับการรับรองต้องทำการต่อใบรับรองทุก ๆ 5 ปี และต้องปฏิบัติตาม ข้อกำหนดในการคงไว้ซึ่งใบรับรอง (Maintaining Certification) รวมถึงต้องผ่านการทดสอบว่าด้วย เรื่องความเชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Subject Matter Expertise (SME) Test) ซึ่งจัดสอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในระยะเวลาทุก ๆ 5 ปี และต้องผ่านเกณฑ์คะแนน อย่างน้อย 80 %

5.2.6 ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor)

ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน คือบุคลากรที่ปฏิบัติงานเพื่อวัตถุประสงค์ในการ ทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP)

5.2.6.1 การสรรหาบุคลากร

การสรรหาผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน จะต้องเป็นไปตามนโยบายใน ด้านการสรรหา (Recruitment Policy) ของผู้ประกอบการด้านการบิน (AVOSP) นอกจากนี้ ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน ต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- มีระดับการศึกษาที่เหมาะสมหรือมีประสบการณ์ในการทำงานอย่างเพียงพอ

- มีความรู้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับระหว่างประเทศที่มีอยู่ในภาคผนวก 17 ของ ICAO ตลอดจนระเบียบข้อบังคับของในระดับภูมิภาค (ถ้าเกี่ยวข้อง) และมีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และระเบียบข้อบังคับที่ออกมาตามแผนดังกล่าว
- มีความรู้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับปฏิบัติการขนส่งทางอากาศ
- มีความรู้ที่ใช้ในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับการปฏิบัติและขั้นตอนการดำเนินงานในการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบิน
- ต้องไม่มีประวัติอาชญากรรม
- ผ่านการตรวจสอบประวัติเพื่อให้เข้าถึงข้อมูลที่มีความอ่อนไหวได้
- มีสมรรถภาพทางร่างกายที่ดี (เช่น การมองเห็น การได้ยิน ฯลฯ)
- มีทักษะในการพูดและการเขียนดีเพียงพอ และ
- ทักษะในการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างบุคคล เช่น ความซื่อสัตย์สุจริต มีทักษะทางการทูต (Diplomacy) มีทักษะในการใช้ดุลพินิจ และมีความยืดหยุ่นตามความเหมาะสม

5.2.6.2 คุณสมบัติ

บุคคลต้องมีประสบการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน หรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 2 ปี และจะต้องคุ้นเคยกับกรอบการดำเนินงานการรักษาความปลอดภัยการบิน มีความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.6.3 การฝึกอบรมเบื้องต้น

การฝึกอบรมเบื้องต้นสำหรับผู้ตรวจสอบ ประกอบด้วย

- การฝึกอบรมภาคทฤษฎี ซึ่งรวมถึงการสอบด้วย
- การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ

5.2.6.3.1 การฝึกอบรมภาคทฤษฎี

การฝึกอบรมด้านทฤษฎีจะต้องทำการสอนโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรอง (Certified Instructor) และต้องครอบคลุมหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยง(Risk) - มีความเข้าใจในภัยคุกคาม จุดอ่อนหรือจุดอ่อน ความน่าจะเป็นและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นรวมถึงการประเมินความเสี่ยงในการรักษาความปลอดภัยการบิน
- กรอบการดำเนินงานในการรักษาความปลอดภัยการบินระดับชาติ เช่น คำแถลงเกี่ยวกับบริบทความเสี่ยง (Risk Context Statement) แผนสำหรับผู้ประกอบการและแผนในระดับชาติ คณะกรรมการระดับชาติ และคณะกรรมการของผู้ประกอบการ
- คำนิยามต่าง ๆ ของกิจกรรมการควบคุมคุณภาพ เช่น การตรวจสอบทุกด้าน (Audit) การทดสอบ (Test) การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) และการสำรวจ (Survey)
- ฐานอำนาจทางกฎหมายสำหรับการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพ รวมถึง ระเบียบข้อบังคับของภาคอุตสาหกรรมการบิน (Obligation of Industry) อำนาจของผู้ตรวจสอบ
- ระเบียบวิธีการตรวจสอบทุกด้าน (Audit Methodology) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเริ่มต้น (Initiating) การเตรียมการดำเนินการ (Conducting) การเตรียมรายงานการตรวจสอบทุกด้าน (Audit Report) และการทำกิจกรรมติดตามผล
- เทคนิคในการควบคุมคุณภาพ เช่น เทคนิคในการตั้งคำถาม การบันทึกหลักฐาน
- การใช้เครื่องมือและระบบการควบคุมคุณภาพภายในองค์กร
- การดำเนินการทดสอบ ซึ่งรวมถึงการทดสอบแบบปกปิด (Covert Test)
- การทำการสำรวจ (Survey)

- การเก็บบันทึกข้อมูลและดำเนินการให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan)
- ระยะเวลาในการฝึกอบรมจะต้องไม่น้อยกว่า 5 วันเพื่อให้ครอบคลุมทุกหัวข้อดังกล่าวมา
- ต้องมีการจัดการสอบภาคทฤษฎีก่อนที่การฝึกอบรมภาคปฏิบัติจะเริ่มต้นขึ้น และการสอบควรกำหนดให้มีการทดสอบความรู้และความเข้าใจตามเนื้อหาการฝึกอบรมเบื้องต้น

5.2.6.3.2 การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ

การฝึกอบรมภาคปฏิบัติจะต้องดำเนินการโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรองหรือในรูปแบบของการฝึกอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) ภายใต้การกำกับดูแลของวิทยากรประจำหลักสูตรผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน หรือผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในที่มีประสบการณ์ (มากกว่า 2 ปี) การฝึกอบรมภาคปฏิบัติจะต้องครอบคลุมถึงสิ่งดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

- กระบวนการตรวจสอบทุกด้านอย่างครบถ้วน
- การทดสอบแบบปกปิด (Covert Testing) (ขึ้นอยู่กับอำนาจตามกฎหมาย)
- การใช้เครื่องมือและระบบการควบคุมคุณภาพภายในองค์กร
- กิจกรรมการควบคุมคุณภาพทั้งหมดที่ดำเนินการโดยผู้ที่อยู่ในระหว่างการฝึกเป็นผู้ตรวจสอบ (Trainee Auditor) จะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลโดยผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในที่ได้รับการแต่งตั้งและมีประสบการณ์มากกว่า 2 ปี

ผู้ตรวจสอบดังกล่าวจะต้องได้รับการฝึกอบรมทางด้านทฤษฎีและต้องผ่านการทดสอบ ซึ่งจะต้องครอบคลุมหัวข้อในทางปฏิบัติทั้ง 4 หัวข้อเป็นอย่างน้อย และได้เข้าร่วมในกิจกรรมการควบคุมคุณภาพอย่างน้อย 70 ชั่วโมง (โดยนับชั่วโมงจากการปฏิบัติงานจริง) ภายใน 12 เดือน ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในที่ได้รับการแต่งตั้งและมีประสบการณ์มากกว่า 2 ปีก่อนที่ผู้ตรวจสอบดังกล่าวจะปฏิบัติหน้าที่ในการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพได้ด้วยตนเอง

5.2.6.4 การฝึกอบรมทบทวน

การฝึกอบรมทบทวนจะต้องจัดให้มีขึ้นเป็นประจำทุกปีในรูปแบบของ

- การเข้าร่วมในการฝึกอบรมการควบคุมคุณภาพที่จัดขึ้นอย่างเป็นทางการหรือการฝึกอบรมผู้ตรวจสอบที่สอดคล้องกับทักษะและความรู้ของแต่ละบุคคล เช่น การฝึกอบรมเบื้องต้นไม่เหมาะสำหรับผู้ตรวจสอบที่มีประสบการณ์มาแล้ว หรือ
- ทำหน้าที่ควบคุมคุณภาพจำนวน 50 ชั่วโมง ในระยะเวลา 12 เดือน

5.2.6.5 การหยุดงานต่อเนื่อง

ในกรณีที่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในไม่ได้ทำหน้าที่ผู้ตรวจสอบเป็นเวลานาน 2 ปีหรือนานกว่านั้น ผู้ตรวจสอบดังกล่าวต้องเข้ารับการฝึกอบรมทบทวน และต้องปฏิบัติหน้าที่ผู้ตรวจสอบภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในที่ได้รับการแต่งตั้งและมีประสบการณ์มากกว่า 2 ปี เป็นระยะเวลา 10 ชั่วโมงก่อนที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยตนเอง

5.2.7 ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ

ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ คือบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ปฏิบัติงานเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพในนามของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บุคลากรดังกล่าวอาจจะรวมถึงบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบในการกำกับดูแลการใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าจ้างหรือแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแทน เช่น ผู้ดำเนินงานสนามบิน เป็นต้น

บุคลากรข้างต้นจะต้องมีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน ตลอดจนมีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดด้านกิจกรรมการควบคุมคุณภาพเพื่อที่จะสามารถทำการประเมินการปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวรวมถึงมีทักษะในการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้วย

ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติจะต้องมีอำนาจตามกฎหมายในการปฏิบัติหน้าที่และจะต้องเก็บรักษาผลของการทำกิจกรรมการตรวจสอบไว้เป็นความลับอย่างเคร่งครัด

5.2.7.1 การสรรหาบุคลากร

การสรรหาผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย จะต้องเป็นไปตามนโยบายในด้านการสรรหา (Recruitment Policy) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ ควรมีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- มีระดับการศึกษาที่เหมาะสมหรือมีประสบการณ์ในการทำงานอย่างเพียงพอ
- มีความรู้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับระหว่างประเทศที่มีอยู่ในภาคผนวก 17 ของ ICAO ตลอดจนระเบียบข้อบังคับของในระดับภูมิภาค (ถ้าเกี่ยวข้อง) และมีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และระเบียบข้อบังคับที่ออกมาตามแผนดังกล่าว
- มีความรู้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับปฏิบัติการขนส่งทางอากาศ
- มีความรู้ที่ใช้ในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับการปฏิบัติและขั้นตอนการดำเนินงานในการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยการบิน
- ต้องไม่มีประวัติอาชญากรรม
- ผ่านการตรวจสอบประวัติเพื่อให้เข้าถึงข้อมูลที่มีความอ่อนไหวได้
- มีสมรรถภาพทางร่างกายที่ดีพอ (เช่น การมองเห็น การได้ยิน ฯลฯ)
- มีทักษะในการพูดและการเขียนดีเพียงพอ และ
- ทักษะในการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างบุคคล เช่น ความซื่อสัตย์สุจริต มีทักษะทางการทูต (Diplomacy) มีทักษะในการใช้ดุลพินิจ และมีความยืดหยุ่นตามความเหมาะสม

5.2.7.2 คุณสมบัติ

บุคคลต้องมีประสบการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน หรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 2 ปี และจะต้องคุ้นเคยกับกรอบการดำเนินงานการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งชาติ มีความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.7.3 การฝึกอบรมเบื้องต้น

การฝึกอบรมเบื้องต้นสำหรับผู้ตรวจสอบ ประกอบด้วย

- การฝึกอบรมภาคทฤษฎี ซึ่งรวมถึงการสอบด้วย
- การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ

5.2.7.4 การฝึกอบรมภาคทฤษฎี

การฝึกอบรมด้านทฤษฎีจะต้องทำการสอนโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรอง (Certified Instructor) และต้องครอบคลุมหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยง(Risk) - มีความเข้าใจในภัยคุกคาม จุดอ่อนแหลมหรือจุดอ่อน ความน่าจะเป็นและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นรวมถึงการประเมินความเสี่ยงในการรักษาความปลอดภัยการบิน
- กรอบการดำเนินงานในการรักษาความปลอดภัยการบินระดับชาติ เช่น คำแถลงเกี่ยวกับบริบทความเสี่ยง (Risk Context Statement) แผนสำหรับผู้ประกอบการ และแผนในระดับชาติ คณะกรรมการระดับชาติ และคณะกรรมการของผู้ประกอบการ
- คำนิยามต่าง ๆ ของกิจกรรมการควบคุมคุณภาพ เช่น การตรวจสอบทุกด้าน (Audit) การทดสอบ (Test) การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) และการสำรวจ (Survey)
- ฐานอำนาจทางกฎหมายสำหรับการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพ รวมถึงระเบียบข้อบังคับของภาคอุตสาหกรรมการบิน (Obligation of Industry) อำนาจของผู้ตรวจสอบ
- ระเบียบวิธีการตรวจสอบทุกด้าน (Audit Methodology) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเริ่มต้น (Initiating) การเตรียมการดำเนินการ (Conducting) การเตรียมรายงานการตรวจสอบทุกด้าน (Audit Report) และการทำกิจกรรมติดตามผล
- เทคนิคในการควบคุมคุณภาพ เช่น เทคนิคในการตั้งคำถาม การบันทึกหลักฐาน
- การใช้เครื่องมือและระบบการควบคุมคุณภาพระดับชาติ
- การดำเนินการทดสอบ ซึ่งรวมถึงการทดสอบแบบปกปิด (Covert Test)

- การทำการสำรวจ (Survey)
- การเก็บบันทึกข้อมูลและดำเนินการให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan)
- ระยะเวลาในการฝึกอบรมจะต้องไม่น้อยกว่า 5 วันเพื่อให้ครอบคลุมทุกหัวข้อดังที่กล่าวมา
- ต้องมีการจัดการสอบภาคทฤษฎีก่อนที่การฝึกอบรมภาคปฏิบัติจะเริ่มต้นขึ้น และการสอบควรกำหนดให้มีการทดสอบความรู้และความเข้าใจตามเนื้อหาการฝึกอบรมเบื้องต้น

5.2.7.5 การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ

การฝึกอบรมภาคปฏิบัติจะต้องดำเนินการโดยวิทยากรที่ได้รับการรับรอง หรือในรูปแบบของการฝึกอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) ภายใต้การกำกับดูแลของวิทยากรประจำหลักสูตรผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติที่มีประสบการณ์ (มากกว่า 3 ปี) ซึ่งอาจรวมถึงผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนด้วยก็ได้

การฝึกอบรมภาคปฏิบัติจะต้องครอบคลุมถึงสิ่งดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

- กระบวนการตรวจสอบทุกด้านอย่างครบถ้วน
- การทดสอบแบบปกปิด (Covert Testing) (ขึ้นอยู่กับอำนาจตามกฎหมาย)
- การใช้เครื่องมือและระบบการควบคุมคุณภาพระดับชาติ
- กิจกรรมการควบคุมคุณภาพทั้งหมดที่ดำเนินการโดยผู้ที่อยู่ในระหว่างการฝึกเป็นผู้ตรวจสอบ (Trainee Inspector) จะต้องมีการทบทวนอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติในฐานะเป็นวิทยากร

ผู้ตรวจสอบดังกล่าวจะต้องได้รับการฝึกอบรมทางด้านทฤษฎีและต้องผ่านการทดสอบซึ่งจะต้องครอบคลุมหัวข้อในทางปฏิบัติทั้ง 4 หัวข้อเป็นอย่างน้อย และได้เข้าร่วมในกิจกรรมการควบคุมคุณภาพอย่างน้อย 90 ชั่วโมงภายใน 12 เดือน (โดยนับชั่วโมงการปฏิบัติงานจริง) ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติที่มีประสบการณ์ (มากกว่า 3 ปี) ซึ่งอาจ

รวมถึงผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ก่อนที่ผู้ตรวจสอบดังกล่าวจะปฏิบัติหน้าที่ในทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพได้ด้วยตนเอง

5.2.7.6 การฝึกอบรมทบทวน

การฝึกอบรมทบทวนจะต้องจัดให้มีขึ้นเป็นประจำทุกปีในรูปแบบของ

- การเข้าร่วมในการฝึกอบรมการควบคุมคุณภาพที่จัดขึ้นอย่างเป็นทางการหรือการฝึกอบรมผู้ตรวจสอบที่สอดคล้องกับทักษะและความรู้ของแต่ละบุคคลหรือ
- ทำหน้าที่ควบคุมคุณภาพจำนวน 75 ชั่วโมง ในระยะเวลา 12 เดือน (โดยนับชั่วโมงการปฏิบัติงานจริง)

5.2.7.7 การหยุดงานต่อเนื่อง

ในกรณีที่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติไม่ได้ทำหน้าที่ผู้ตรวจสอบเป็นเวลานาน 2 ปี หรือนานกว่านั้น ผู้ตรวจสอบดังกล่าวต้องปฏิบัติหน้าที่ผู้ตรวจสอบภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติที่มีประสบการณ์มากกว่า 3 ปี ซึ่งอาจรวมถึงผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นระยะเวลา 10 ชั่วโมงก่อนที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยตนเอง

(ว่าง)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Training Programme for the Kingdom of Thailand

ฉบับที่ 1

หน้า 87 จาก 88

ภาคผนวก ก : ตารางตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ (Compliance Matrix)

ตารางดังต่อไปนี้จะต้องแนบไปพร้อมกับการยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP) ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำการอนุมัติ

ตารางการปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (ASTP)
(AVIATION OPERATOR SECURITY TRAINING PROGRAMME COMPLIANCE MATRIX)

ชื่อองค์กร

วันที่ยื่นแผนการฝึกอบรม

โปรดกรอกตารางสี่เหลี่ยมข้างล่างให้ครบถ้วน และแนบไปกับหลักฐานที่ตารางนี้อ้างถึง กรอกตารางให้ครบถ้วน โดยการรวมเอกสารอ้างอิงที่เอกสารที่แนบมานี้อ้างถึง ซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อกำหนดว่าด้วยบุคลากรและแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)	บุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย				บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย						
	บุคลากรที่จำเป็นต้องเข้าถึงพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย	บุคลากรด้านการการบิน	ผู้ประกอบการในอากาศยาน	เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ	พนักงานรักษาความปลอดภัย	พนักงานตรวจค้น	ผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดภาระ	ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่งค่าอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย	วิทยากรที่ได้รับการรับรอง	ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน	ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ
การทบทวนแผน											
การเก็บบันทึกข้อมูล											
สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการฝึกอบรม											
ความก้าวหน้าในสายงาน											
การสรรหาบุคลากร											
การฝึกอบรมเบื้องต้น											
การฝึกอบรมทบทวน											
การหยุดงานต่อเนื่อง											
การรับรอง											
การต่อไปรับรอง											

***โปรดระบุหมายเลขหน้าในตารางข้างต้นให้ชัดเจน และให้ระบุ n/a ในช่องที่ไม่เกี่ยวข้อง

(ว่าง)