

- ร่าง -



แผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๖๔

National Aeronautical Information Management

Master Plan 2021

คำนำ

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จัดเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการปรับสภาพแวดล้อมของประเทศให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต เพื่อให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ระบบการจัดการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Management) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการรองรับการให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศ

ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายด้านการบริหารห้วงอากาศ การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินของประเทศ ประกอบกับ คณะกรรมการการบินพลเรือน ในคราวประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ อนุมัติแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศ เพื่อให้ระบบห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศมีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตอบสนองภารกิจความมั่นคง และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบิน เป็นไปเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์หลักตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓ ด้านการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูล (Information Management) โดยแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลตามแนวคิด System Wide Information Management (SWIM) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่มีเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มมากขึ้นต่อไปในอนาคต

(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการการบินพลเรือน

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)	๑
บทที่ ๑ หลักการและเหตุผล	๔
บทที่ ๒ แผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบิน	๕
๒.๑ แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของสากลและภูมิภาค	๕
๒.๑.๑ แผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan - GANP)	๕
๒.๑.๒ แผนบริการการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan)	๕
๒.๑.๓ แผนแม่บทบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN ANS Master Plan)	๖
๒.๑.๔ ปฏิญญาปักกิ่ง (Beijing Declaration)	๗
๒.๑.๕ แผนการจัดการข่าวสารการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia/Pacific Regional Plan for Collaborative Aeronautical Information Management)	๘
๒.๒ แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ	๑๑
๒.๒.๑ แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓ (National Airspace and Air Navigation Master Plan 2020)	๑๑
๒.๒.๒ National Roadmap for the Transition from AIS to AIM – First Edition 2018	๑๑
บทที่ ๓ การศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์การจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทย	๑๓
๓.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๑๓
๓.๑.๑ พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘	๑๓
๓.๑.๒ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ฉบับที่ ๑๔ พ.ศ. ๒๕๖๒	๑๓
๓.๑.๓ ระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการแบ่งส่วนงานภายในของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๒	๑๔
๓.๒ สถานะของการจัดการข่าวสารการบินในปัจจุบัน	๑๕
๓.๒.๑ รายงานด้านการจัดการข่าวสารการบินต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	๑๕
๓.๒.๒ คณะกรรมการขับเคลื่อน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM (NAIM)	๑๘
๓.๒.๓ คณะทำงานด้าน Digital Data sets	๑๙

สารบัญ (ต่อ)

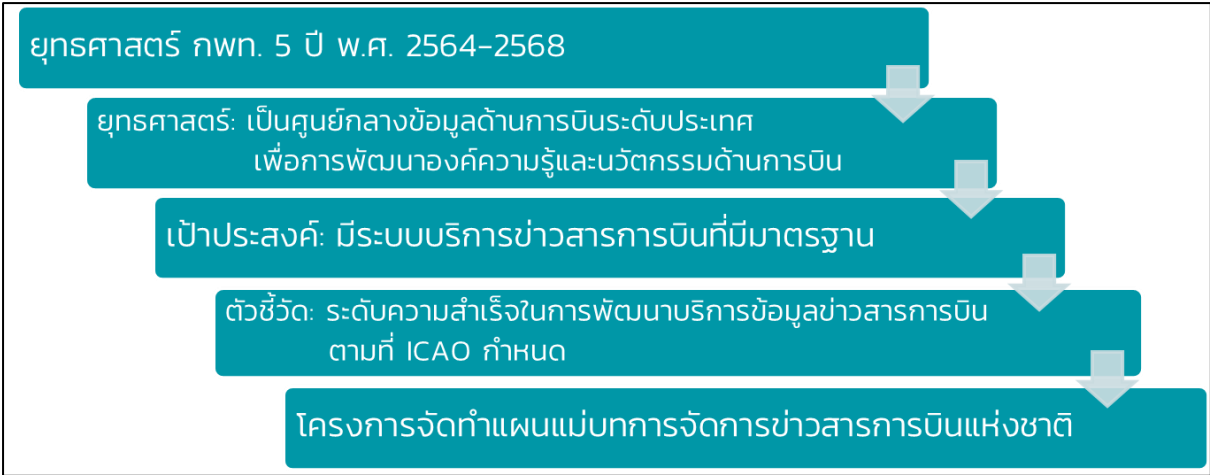
	หน้า
๓.๓ ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service Provider) ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	๒๐
๓.๔ เจ้าของข้อมูลต้นทาง (Data Originators)	๒๑
๓.๔.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๒๑
๓.๔.๒ เจ้าของข้อมูลต้นทาง (Data Originators) ในปัจจุบัน	๒๓
๓.๕ การวิเคราะห์ SWOT ระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ ให้บริการโดย ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	๒๕
๓.๖ แนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ จากการวิเคราะห์ SWOT	๒๖
บทที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทย	๒๗
๔.๑ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย	๒๗
๔.๒ ยุทธศาสตร์	๒๗
๔.๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับปรุงการบริการข่าวสารการบินในปัจจุบันไปสู่ระบบ การจัดการข่าวสารการบินเต็มรูปแบบ (Transition from AIS to AIM) (๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)	๒๗
๔.๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินให้มีประสิทธิภาพ มากขึ้น สามารถให้บริการข่าวสารการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและ ทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ (๒๕๖๕ – ๒๕๖๙)	๒๗
๔.๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินสามารถจัดเก็บรายได้ เพื่อนำมาพัฒนาหน่วยงานต่อไป (๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)	๒๗
๔.๓ กลไกในการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผล	๓๑
บทที่ ๕ บทสรุป	๓๗
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก เอกสารอ้างอิง	
ภาคผนวก ข นิยามศัพท์	

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

ในทศวรรษที่ผ่านมาปริมาณการเดินทางและขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ประเทศไทยมีจำนวนเที่ยวบินเกิน ๑ ล้านเที่ยวบินต่อปี แม้ธุรกิจการบินจะได้รับผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ๒๐๑๙ (COVID-19) แต่ได้มีการคาดการณ์ว่าจะฟื้นตัวภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (คาดการณ์โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA) และจะเพิ่มเป็น ๒ เท่าหรือมากกว่า ๒ ล้านเที่ยวบินต่อปีภายในอีก ๑๕ ปีข้างหน้า โดยที่ระบบการจัดการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Management) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลการบินให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยได้อย่างปลอดภัยและยั่งยืน

แผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติฉบับนี้ได้จัดทำขึ้นตามแผนยุทธศาสตร์ ๕ ปีของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในด้านการเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการบินระดับประเทศ เพื่อการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านการบิน เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในกิจการการบินสามารถบูรณาการในการวางแผนและดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างต่อเนื่อง โดยแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ ดังนี้

- วิสัยทัศน์** ระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและก้าวหน้าเทคโนโลยี
- พันธกิจ** พัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากล
- เป้าหมาย**
๑. ระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น
 ๒. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี เพื่อส่งเสริมคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการและรองรับการพัฒนาการจัดการข้อมูลตามแนวคิด System Wide Information Management
- ยุทธศาสตร์**
๑. ปรับปรุงการบริการข่าวสารการบินในปัจจุบันไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบินเต็มรูปแบบ (Transition from AIS to AIM)
 ๒. พัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถให้บริการข่าวสารการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ
 ๓. หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินสามารถจัดเก็บรายได้เพื่อนำมาพัฒนาหน่วยงาน ต่อไป

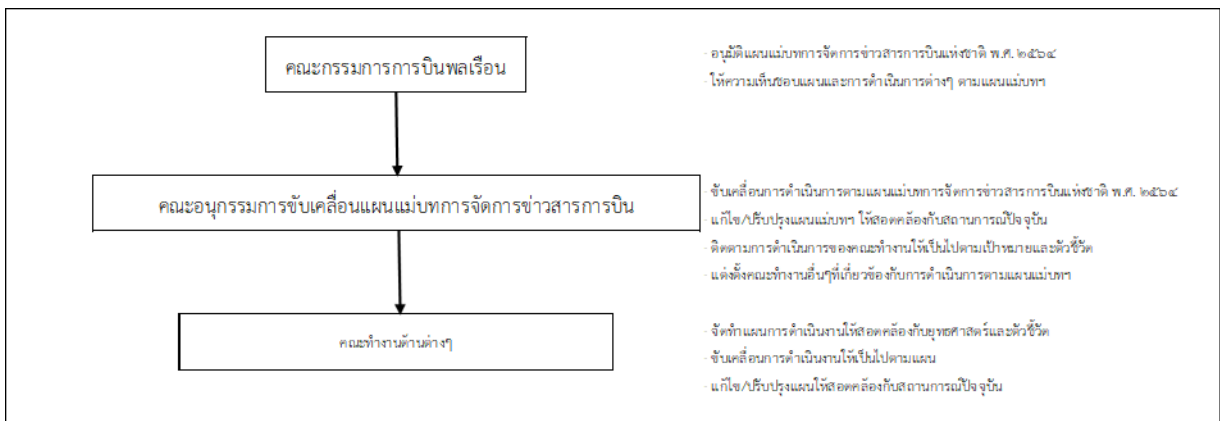


รูปที่ ๑ สรุปภาพรวมโครงการจัดทำแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติตามยุทธศาสตร์ ๕ ปีของ กพท.

การขับเคลื่อนการดำเนินงาน

การขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ข้างต้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน โดยจะมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานต่าง ๆ อย่างน้อยดังต่อไปนี้

๑. คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ
๒. คณะทำงานการเปลี่ยนผ่านบริการข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน (Transition from AIS to AIM)
๓. คณะทำงานด้านการพัฒนาประสิทธิภาพของหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน
๔. คณะทำงานด้านการพิจารณาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการให้บริการข่าวสารการบิน



รูปที่ ๒ สรุปกลไกในการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๔

การติดตามและประเมินผลการดำเนินการ

ในส่วนของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแผนแม่บทฯ จะมีการกำหนดค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดเพื่อวัดผลลัพธ์ของการดำเนินงานเป็นร้อยละความสำเร็จตามแผนการดำเนินการที่ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ต่อไป

บทที่ ๑ หลักการและเหตุผล

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงให้ประสบความสำเร็จภายในระยะเวลา ๒๐ ปี จึงจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมีการขยายตัวและเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีขีดความสามารถทางการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในเวทีสากล โดยพัฒนาโครงสร้างคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จัดเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการปรับสภาพแวดล้อมของประเทศให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต โดยอำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร ในการเชื่อมโยงกับประชาคมโลก เพื่อให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย

ในปัจจุบันการขนส่งทางอากาศยานนับเป็นปัจจัยที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม โดยระบบการจัดการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Management) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีข่าวสารการบินที่ถูกต้อง แม่นยำและรวดเร็ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต เพื่อให้การขนส่งทางอากาศของประเทศเกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาค

อนึ่ง ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๕/๘ (๔) ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และรับผิดชอบการบริหารจัดการในการจัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทหรือแผนหลักระดับประเทศด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๘) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยยุทธศาสตร์ที่สำคัญคือ การเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการบินระดับประเทศเพื่อการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านการบิน ซึ่งถ่ายทอดมาเป็นโครงการจัดทำแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ (National Aeronautical Information Management Master Plan) เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในกิจการการบินสามารถบูรณาการในการวางแผนและดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างต่อเนื่อง

บทที่ ๒ แผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบิน

ในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์แนวคิดการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินทั้งในระดับภูมิภาคและสากล รวมถึงแผนพัฒนาที่มีในปัจจุบันของหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศสามารถตอบโจทย์ต่อความต้องการของประเทศ รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาทั้งในระดับภูมิภาคและสากล

๒.๑ แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของสากลและภูมิภาค

๒.๑.๑ แผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan - GANP)

ที่ประชุมสมัชชาแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สมัยสามัญ ครั้งที่ ๔๐ (The 40th Session of the ICAO Assembly) เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๒ ได้ให้การรับรองแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๖ (6th Edition) เพื่อใช้เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการเดินทางอากาศสากล

โดยมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการข่าวสารการบินถูกกำหนดไว้ตาม ASBU Information Thread ได้แก่ DAIM (Digital Aeronautical Information Management) ซึ่งประกอบด้วย DAIM-B1 และ DAIM-B2 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาข่าวสารการบินให้มีคุณภาพ เกิดการแลกเปลี่ยนและประมวลผลข้อมูลแบบดิจิทัล เพื่อช่วยให้การจัดการข้อมูลมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยหลีกเลี่ยงการพึ่งพาการประมวลผลด้วยตนเอง พร้อมรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด System Wide Information Management (SWIM) ในอนาคต

๒.๑.๒ แผนบริการการเดินทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan)

ที่ประชุมกลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ครั้งที่ ๓๐ (APANPIRG/30) เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ได้ให้การรับรอง APAC Seamless ANS Plan ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๓ (Version 3.0) ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของภูมิภาคฯ โดยมีการกำหนดลำดับความสำคัญสำหรับแต่ละ Element ตามแผนกลยุทธ์ ASBU ที่รัฐภาคีจะต้องพิจารณาดำเนินการ แบ่งออกเป็น ๓ ระดับ คือ

- Priority ๑ Critical Upgrade เป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญสูงสุด และรัฐภาคีจะต้องพิจารณาดำเนินการโดยเร็วที่สุด
- Priority ๒ Recommended Upgrade เป็นเรื่องควรต้องมีการดำเนินการ
- Priority ๓ May Not Be Universally Implemented เป็นเรื่องที่เป็นประโยชน์สำหรับบางพื้นที่เท่านั้น และไม่มีควมจำเป็นที่ทุก ๆ รัฐภาคีจะต้องดำเนินการ

โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการข่าวสารการบิน ซึ่งได้กำหนดลำดับความสำคัญอยู่ในลำดับ ๑ และ ๒ ดังนี้

Functional Category	Element	Priority
Information	DAIM-B1/1 – 6: Provision of quality-assured digital aeronautical data and information, including AIP, terrain and obstacle, aerodrome and instrument flight procedure data sets	1
	DAIM-B1/7: Provision of digital NOTAM improvements	2

๒.๑.๓ แผนแม่บทบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN ANS Master Plan)

ประชาคมอาเซียน (ASEAN) ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมการบินต่อการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาค เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินได้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อันเนื่องมาจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost Carrier - LCC) ส่งผลทำให้อุตสาหกรรมการบินท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในทศวรรษที่ผ่านมา โดยในที่ประชุม ASEAN Transport Ministers Meeting ครั้งที่ ๒๑ ที่จัดขึ้นที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ได้มีการรับรองแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ปี ค.ศ. ๒๐๑๖-๒๐๒๕ (ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025) หรือแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับตลาดการบินของภูมิภาคให้มีความเป็นอันหนึ่งเดียวกันมากยิ่งขึ้น (ASEAN Single Aviation Market - ASAM) โดยหนึ่งในเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ได้กำหนดให้จัดทำแผนแม่บทบริการการจัดการจราจรทางอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) ซึ่งภายหลังในปี ๒๕๖๐ ได้เปลี่ยนชื่อใหม่เป็น “แผนแม่บทบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN ANS Master Plan: 1st Edition)” โดยความเห็นชอบของที่ประชุม ASEAN Transport Ministers Meeting ครั้งที่ ๒๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนถึงการขับเคลื่อนด้าน Air Traffic Management (ATM) และด้าน Communication, Navigation Surveillance (CNS) ในการช่วยส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถการจัดการจราจรทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” โดยแผนฯ ดังกล่าวถูกออกแบบให้มีความสอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากลและแผนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศทั้งในเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และตามเส้นทางบิน รวมไปถึงความร่วมมือระหว่างพลเรือนและทหาร และการพัฒนาระบบและข้อมูลข่าวสารที่สามารถเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนได้

ในปี ๒๕๖๓ ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างแผนแม่บทบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN ANS Master Plan: 2nd Edition) ส่งผลให้มีจำนวน Initiatives รวมทั้งสิ้น 9 Initiatives มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและส่งเสริมให้การดำเนินงานของประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนมีความสอดคล้องกันในเรื่องดังต่อไปนี้

- PBN Routes
- Air Traffic Flow Management - ATFM
- ATS Inter-facility Data Communication - AIDC
- Aeronautical Information Management
- Common Regional Virtual Private Network - CRV
- SWIM Information Service Provision
- SWIM Information Service Consumption
- FF-ICE Filing Service
- FF-ICE Flight Data Request Service

๒.๑.๔ ปฏิญญาปักกิ่ง (Beijing Declaration)

เนื่องจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีปริมาณและอัตราการขยายตัวของการบินทางและการขนส่งทางอากาศที่มากที่สุดในโลก ซึ่งคิดเป็น ๓๒% ของจำนวนผู้โดยสารทั่วทั้งโลก โดยมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ ๙% ต่อปี (ข้อมูล ณ ปี ค.ศ. ๒๐๑๖) ซึ่งการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของปริมาณการบินและการขนส่งทางอากาศนั้น แน่นนอนว่าส่งผลดีต่อภาคอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวของประเทศ แต่ในอีกด้านหนึ่งก็อาจจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้จากข้อมูลพบว่ามีจำนวนประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกถึง ๑๙ ประเทศ มีค่าประสิทธิผลในการดำเนินการด้านความปลอดภัย (Effective Implementation - EI) ต่ำกว่าเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของโลก และมี ๑ ประเทศที่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns - SSC) ซึ่งนับเป็นความท้าทายอย่างยิ่งของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในการเผชิญกับสถานการณ์ทั้งคู่พร้อมกัน โดยในการแก้ปัญหาดังกล่าวมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการผลักดันและสนับสนุนจากระดับผู้กำหนดนโยบายในระดับรัฐมนตรี โดยในที่ประชุมระดับอธิบดีกรมการบินพลเรือนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกครั้งที่ ๕๓ ได้มีมติให้ดำเนินการจัดทำร่างปฏิญญาที่ประชุมรัฐมนตรีในด้านการบินพลเรือน และได้รับความเห็นชอบในที่ประชุมระดับอธิบดีกรมการบินพลเรือนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกครั้งที่ ๕๔ โดยมีสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เป็นเจ้าภาพในการจัดการประชุม Asia/Pacific Ministerial Conference on Civil Aviation ครั้งแรกขึ้น เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ถึง ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ณ กรุงปักกิ่ง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นตัวแทนเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว โดยมีรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและอธิบดีกรมการบินพลเรือนของประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเข้าร่วมประชุมกว่า ๓๐ ประเทศ

ในที่ประชุมได้มีการประกาศปฏิญญาปักกิ่ง (Beijing Declaration) เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นที่ประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเร่งดำเนินการพัฒนาการบินพลเรือนให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน โดยปฏิญญาปักกิ่งจะแบ่งการพัฒนาที่จะต้องเร่งดำเนินการออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่

๑. ด้านความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety)
๒. ด้านบริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Services)
๓. ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation)
๔. ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการบิน (Human Resource Development)

โดยสำหรับด้านบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services) กำหนดให้ประเทศสมาชิกมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามแผนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ (Asia/Pacific Seamless ATM Plan) ภายในปี ค.ศ. ๒๐๒๒ โดยมุ่งเน้นในเรื่องดังต่อไปนี้

๑. การถ่ายโอนจากบริการข่าวสารการบินไปเป็นการจัดการข่าวสารการบิน (Transitioning from Aeronautical Information Service (AIS) to Aeronautical Information Management (AIM) System)
๒. การดำเนินงานด้าน PBN (Performance Based Navigation (PBN) implementation)
๓. การพัฒนาระบบโทรคมนาคมด้านการบินเพื่อสนับสนุนบริการการเดินอากาศ (Common ground/ground telecommunication infrastructure to support Air Navigation Services (ANS) applications)
๔. การเพิ่มความร่วมมือระหว่างพลเรือนและทหาร (An enhanced level of civil/military cooperation)
๕. การเพิ่มขีดความสามารถในการติดตามอากาศยานโดยอาศัยเทคโนโลยี ADS-B (Enhanced surveillance capability including Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) technology)
๖. การจัดการความคล่องตัวการจราจรทางอากาศและการประสานความร่วมมือและร่วมกันตัดสินใจสำหรับสนามบินที่มีปริมาณเที่ยวบินสูง (Air Traffic Flow Management/ Collaborative Decision Making (CDM) implementation for high density airports)
๗. การสนับสนุนแผนการเดินอากาศแห่งชาติในแผนพัฒนาของประเทศ (Air navigation in national planning frameworks such as National Development Plans (NDPs) supported by National Air Navigation Plans)

นอกจากนี้ยังให้ประเทศสมาชิกดำเนินการส่งเสริมการแบ่งปันประสบการณ์แนวทางการดำเนินงานในด้านการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue - SAR) อุตุนิยมิวิทยาการบิน (Meteorological Services for International Air Navigation) และการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management - ATFM) ผ่านทางความร่วมมือในระดับภูมิภาค

๒.๑.๕ แผนการจัดการข่าวสารการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia/Pacific Regional Plan for Collaborative Aeronautical Information Management)

การประชุมคณะทำงานด้านการเปลี่ยนผ่านจากบริการข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน (AIS-AIM Implementation Task Force) ได้พัฒนาแผนการจัดการข่าวสารการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกขึ้น เพื่อให้ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกปรับปรุงและพัฒนาระบบบริการข่าวสารการบินและเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบิน โดยแผนการจัดการข่าวสารการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๒ (Version 2.0) ได้กำหนดเป้าหมายในการเปลี่ยนผ่าน ดังต่อไปนี้

เฟส ๑ ดำเนินการทันที

เฟส ๒ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการ วันที่ ๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๒

เฟส ๓ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘

โดยรายละเอียดของแต่ละเฟสจะกำหนดอยู่ในแบบรายงานระบบการจัดการข่าวสารการบิน (Regional AIM Plan Monitoring and Reporting Form) ดังต่อไปนี้

เฟส ๑

๑. พัฒนานโยบาย ออกกฎหมายหลักและกฎหมายรองให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติตามภาคผนวก ๔ (Annex 4 Aeronautical Charts) และภาคผนวก ๑๕ (Annex 15 Aeronautical Information Services) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมถึงวิธีปฏิบัติตาม PANS-AIM (Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management)

- ๑a จัดตั้งองค์กรเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยผู้ให้บริการข่าวสารการบิน
- ๑b ข้อกำหนดสำหรับติดตามความแตกต่างจากมาตรฐานที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติตามภาคผนวก ๔ (Annex 4 Aeronautical Charts) และภาคผนวก ๑๕ (Annex 15 Aeronautical Information Services) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- ๑c ข้อกำหนดสำหรับข่าวสารการบิน (Aeronautical Information) / เจ้าของข้อมูลต้นทาง (Data Originators)
- ๑d ข้อกำหนดสำหรับระบบและกระบวนการด้านการจัดการคุณภาพของการให้บริการข่าวสารการบิน (AIS Quality Management Systems and Processes) ที่จัดให้มีโดยทุกหน่วยงานตลอดห่วงโซ่ข้อมูล

๒. จัดทำแผนการเดินทางอากาศแห่งชาติ (National Air Navigation Plans) ประกอบด้วยแผนการดำเนินการสำหรับแต่ละ Performance Expectations ของ The Regional Plan for Collaborative AIM

๓. จัดตั้งหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระภายในหรือแยกออกจากหน่วยงานกำกับดูแล

๔. พัฒนาข้อกำหนดด้านสมรรถนะ (Competency) สำหรับบุคลากรของ AIS รวมถึงข้อกำหนดความสามารถด้านภาษาอังกฤษ (English Language Proficiency) โดยมีโปรแกรมการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ

๕. จัดให้มีการประชุมหรือการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดอย่างสม่ำเสมอ

๖. จัดให้มีกระบวนการจัดการด้านคุณภาพสำหรับข่าวสารการบิน

๗. จัดทำข้อตกลงอย่างเป็นทางการระหว่างผู้ให้บริการข่าวสารการบินและเจ้าของข้อมูลต้นทาง

๘. ให้สิทธิ์ในการเข้าถึงภาคผนวกและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แก่บุคลากรทุกคนที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการรับ จัดการ ตีพิมพ์และ/หรือ แจกจ่ายข้อมูลและข่าวสารการบิน

๙. มั่นใจได้ว่าผลิตภัณฑ์ข่าวสารการบินทั้งหมดเป็นไปตามระบบอ้างอิงทั่วไปสำหรับการเดินทางอากาศ (Common Reference System) ได้แก่ WGS-84, MSL/EGM-96 และ UTC

เฟส ๒

๑๐. ปรับปรุงนโยบาย กฎหมายหลักและกฎหมายรองให้สนับสนุนการจัดทำและการนำไปใช้สำหรับชุดข้อมูลดิจิทัล (Digital Data Sets) ของผลิตภัณฑ์ข่าวสารการบินและผลิตภัณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

๑๑. พัฒนาการฝึกอบรม สมรรถนะและการประเมินผลการปฏิบัติงานบุคลากรด้าน AIS ให้รองรับกับการใช้งานชุดข้อมูลดิจิทัล (Digital Data Sets) และ eAIP (Electronic AIP)

๑๒. นำระบบการจัดการด้านคุณภาพมาใช้และรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการด้านคุณภาพที่ครอบคลุมทุกส่วนงานของการให้บริการข่าวสารการบิน

๑๓. จัดให้มีและคงไว้ซึ่งฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Databases) สำหรับข่าวสารการบิน (PANS-AIM Appendix 1)

๑๔. จัดการข้อมูลภูมิประเทศ สิ่งกีดขวาง และแผนที่สนามบิน (Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Data) โดยจัดให้มี:

๑๔a ฐานข้อมูลภูมิประเทศ (Terrain Database) โดยอาจมีการจัดทำชุดข้อมูลภูมิประเทศ (Terrain Data Sets) ให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๕ ส่วนที่ ๕.๓.๓.๓

๑๔b ฐานข้อมูลสิ่งกีดขวาง (Obstacle Database) โดยอาจมีการจัดทำชุดข้อมูลสิ่งกีดขวาง (Obstacle Data Sets) ให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๕ ส่วนที่ ๕.๓.๓.๔

๑๔c ฐานข้อมูลแผนที่สนามบิน (Aerodrome Mapping Database) โดยอาจมีการจัดทำชุดข้อมูลแผนที่สนามบิน (Aerodrome Mapping Data Sets) ให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๕ ส่วนที่ ๕.๓.๔

๑๕. ดำเนินการเชื่อมต่อ eAIP ซึ่งได้จากฐานข้อมูลข่าวสารการบินในรูปแบบดิจิทัลให้สามารถเข้าถึงผ่านอินเทอร์เน็ตได้

เฟส ๓

๑๖. ปรับปรุงนโยบาย กฎหมายหลักและกฎหมายรองไปใช้สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินแบบอัตโนมัติตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management)

๑๗. ปรับปรุงการพัฒนาสมรรถนะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากร AIS เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินโดยอัตโนมัติและการจัดทำแผนภูมิอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Charts) ตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management)

๑๘. เริ่มแลกเปลี่ยนข่าวสารการบินผ่านชุดข้อมูลดิจิทัล ((Digital Data Sets), integrated briefing และแผนภูมิอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Charts) ตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management)

๒.๒ แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ

๒.๒.๑ แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓ (National Airspace and Air Navigation Master Plan 2020)

ตามที่ คณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ อนุมัติแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศ เพื่อให้ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศมีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตอบสนองภารกิจความมั่นคง และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งมียุทธศาสตร์ที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการข่าวสารการบินคือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ ๔ ด้านการจัดการข้อมูล (Information Management) กลยุทธ์ ๑ พัฒนารูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลการเดินอากาศตามมาตรฐานใหม่ (Information Exchange Model)

๒.๒.๒ National Roadmap for the Transition from AIS to AIM – First Edition 2018

คณะทำงานพัฒนาระบบการบริการข่าวสารการบินไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบิน (AIM Task Force : AIMTF) ได้ร่วมกันจัดทำ National Roadmap for the Transition from AIS to AIM ของประเทศไทยขึ้น และได้รับการรับรองจากคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการบริการข่าวสารการบินไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบิน (AIS to AIM Steering Group : AIMSG) โดยพัฒนาจากแนวทางของ ICAO Roadmap for the Transition from AIS to AIM เพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานในการพัฒนาระบบการบริการข่าวสารการบินไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบิน สำหรับหน่วยงานทุกภาคส่วนในประเทศไทยให้ปฏิบัติเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีรายละเอียดแต่ละระยะ ดังต่อไปนี้

Phase 1: Consolidation - Setting the Stage

- P-00 — AIM Project
- P-16 — Training
- P-04 — Monitoring of States' differences to Annex 4 and Annex 15
- P-05 — WGS-84 implementation
- P-03 — AIRAC adherence monitoring
- P-18 — Agreements with data originators (initial)
- P-17 — Quality
- P-01 — Data quality monitoring
- P-02 — Data integrity monitoring

Phase 2: Going Digital – Basic Pillar

P-06 — Integrated aeronautical information database

P-07 — Unique identifiers

P-08 — Aeronautical information conceptual model

P-11 — Electronic AIP

Phase 3: Going Digital - Supporting Databases

P-13 — Terrain

P-14 — Obstacles

P-15 — Aerodrome mapping

P-20 — Electronic aeronautical charts

Phase 4: Information Management – Information exchange

P-10 — Communication networks

P-09 — Aeronautical data exchange

P-19 — Interoperability with meteorological products

P-21 — Digital NOTAM

Phase 5: Information Management – Integrated Information

P-12 — Aeronautical information briefing

Phase 6: Formal Arrangement with Data Originators

P-18 — Agreements with data originators (revisited)

บทที่ ๓ การศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์การจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทย

๓.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑ พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

มาตรา ๕ ให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้น เรียกโดยย่อว่า “กพท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล

มาตรา ๗ สำนักงานมีวัตถุประสงค์ (๔) เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล

๓.๑.๒ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามดังต่อไปนี้ ระหว่างบทนิยามคำว่า “ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม” กับ คำว่า “สนามบิน” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗

“บริการการเดินอากาศ” หมายความว่า บริการการจัดการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัย ซึ่งจัดให้มีขึ้นสำหรับการจราจรทางอากาศในทุกช่วงของการปฏิบัติการบิน

“บริการข่าวสารการบิน” หมายความว่า บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ข้อมูลและข่าวสารด้านการบิน ซึ่งจำเป็นต่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศภายในพื้นที่ ความรับผิดชอบที่กำหนด

มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้อง และ ครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญาและภาคผนวก และให้มีหน้าที่และอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ และแผนด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

มาตรา ๑๕/๘ ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๕/๗ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และรับผิดชอบการบริหารจัดการในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

(๔) จัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทหรือแผนหลักระดับประเทศ ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

หมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ

มาตรา ๑๕/๑๗ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการการเดินอากาศซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่อง ดังต่อไปนี้

- (๑) ขั้นตอนและการให้บริการการเดินอากาศ
- (๒) การจัดการจราจรทางอากาศ
- (๓) ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
- (๔) อุตุนิยามวิหยาการบิน
- (๕) ข่าวสารการบิน
- (๖) การออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
- (๗) การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

มาตรา ๑๕/๑๘ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดให้มีบริการการเดินอากาศ สำหรับบริเวณห้วงอากาศเหนือพื้นดินและพื้นน้ำภายในเขตภูมิภาคข่าวสารการบินในราชอาณาจักร เว้นแต่ได้รับไปรับรองในเรื่องนั้นจากผู้อำนวยการ

มาตรา ๑๕/๒๖ ผู้ได้รับไปรับรองบริการการเดินอากาศจะเรียกเก็บค่าบริการได้ตามอัตราที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าบริการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

๓.๑.๓ ระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการแบ่งส่วนงานภายในของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๑๕ ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- ๑) เป็นศูนย์กลางการบริการข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศ (AIS Headquarter) โดยจัดให้มีบริการ ดังต่อไปนี้
 - (ก) บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (Information Unit)
 - (ข) บริการเอกสารแถลงข่าวการบิน (Publication)
 - (ค) บริการแผนภูมิการบิน (Cartography)
 - (ง) บริการ International NOTAM Office
 - (จ) บริการ Aerodrome AIS Unit เพื่อให้บริการ Pre-flight Information Service ณ สนามบินต่าง ๆ
- (ฉ) ศูนย์กลางบริการข้อมูลข่าวสารการบินอัตโนมัติ (Automated Pre-flight Information Service)

๓.๒ สถานะของการจัดการข่าวสารการบินในปัจจุบัน

๓.๒.๑ รายงานด้านการจัดการข่าวสารการบินต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

จากการประชุมคณะทำงานด้านการเปลี่ยนผ่านจากบริการข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน (AIS-AIM Implementation Task Force) กำหนดให้ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกรายงานสถานะการดำเนินการด้านการจัดการข่าวสารการบินต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ก่อน ๓๐ เมษายน ของทุกปี ตามแบบรายงานระบบการจัดการข่าวสารการบิน (Regional AIM Plan Monitoring and Reporting Form) โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ประเทศไทยได้รายงานต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนี้

เฟส ๑	สถานะ
๑. พัฒนานโยบาย ออกกฎหมายหลักและกฎหมายรองให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติตามภาคผนวก ๔ (Annex 4 Aeronautical Charts) และภาคผนวก ๑๕ (Annex 15 Aeronautical Information Services) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมถึงวิธีปฏิบัติตาม PANS-AIM (Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management)	
๑๐ จัดตั้งองค์กรเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยผู้ให้บริการข่าวสารการบิน	๑๐๐%
๑๑ ข้อกำหนดสำหรับติดตามความแตกต่างจากมาตรฐานที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติตามภาคผนวก ๔ (Annex 4 Aeronautical Charts) และภาคผนวก ๑๕ (Annex 15 Aeronautical Information Services) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	๑๐๐%
๑๒ ข้อกำหนดสำหรับข่าวสารการบิน (Aeronautical Information)/เจ้าของข้อมูลต้นทาง (Data Originators)	๑๐๐%
๑๓ ข้อกำหนดสำหรับระบบและกระบวนการด้านการจัดการคุณภาพของการให้บริการข่าวสารการบิน (AIS Quality Management Systems and Processes) ที่จัดให้มีโดยทุกหน่วยงานตลอดห่วงโซ่ข้อมูล	๑๐๐%
๒. จัดทำแผนการเดินทางอากาศแห่งชาติ (National Air Navigation Plans) ประกอบด้วยแผนการดำเนินการสำหรับแต่ละ Performance Expectations ของ The Regional Plan for Collaborative AIM	๘๐%
๓. จัดตั้งหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระภายในหรือแยกออกจากหน่วยงานกำกับดูแล	๑๐๐%
๔. พัฒนาข้อกำหนดด้านสมรรถนะ (Competency) สำหรับบุคลากรของ AIS รวมถึงข้อกำหนดความสามารถด้านภาษาอังกฤษ (English Language Proficiency) โดยมีโปรแกรมการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ	๙๐%

เฟส ๑ (ต่อ)	สถานะ
๕. จัดให้มีการประชุมหรือการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดอย่างสม่ำเสมอ	๑๐๐%
๖. จัดให้มีกระบวนการจัดการด้านคุณภาพสำหรับข่าวสารการบิน	๑๐๐%
๗. จัดทำข้อตกลงอย่างเป็นทางการระหว่างผู้ให้บริการข่าวสารการบินและเจ้าของข้อมูลต้นทาง	๘๐%
๘. ให้สิทธิ์ในการเข้าถึงภาคผนวกและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แก่บุคลากรทุกคนที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการรับ จัดการ ตีพิมพ์และ/หรือแจกจ่ายข้อมูลและข่าวสารการบิน	๑๐๐%
๙. มั่นใจได้ว่าผลิตภัณฑ์ข่าวสารการบินทั้งหมดเป็นไปตามระบบอ้างอิงทั่วไปสำหรับการเดินอากาศ (Common Reference System) ได้แก่ WGS-84, MSL/EGM-96 และ UTC	๙๐%
เฟส ๒	สถานะ
๑๐. ปรับปรุงนโยบาย กฎหมายหลักและกฎหมายรองให้สนับสนุนการจัดทำและการนำไปใช้สำหรับชุดข้อมูลดิจิทัล (Digital Data Sets) ของผลิตภัณฑ์ข่าวสารการบินและผลิตภัณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง	๑๐๐%
๑๑. พัฒนาการฝึกอบรม สมรรถนะและการประเมินผลการปฏิบัติงานบุคลากรด้าน AIS ให้รองรับกับการใช้งานชุดข้อมูลดิจิทัล (Digital Data Sets) และ eAIP (Electronic AIP)	๑๐๐%
๑๒. นำระบบการจัดการด้านคุณภาพมาใช้และรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการด้านคุณภาพที่ครอบคลุมทุกส่วนงานของการให้บริการข่าวสารการบิน	๑๐๐%
๑๓. จัดให้มีและคงไว้ซึ่งฐานข้อมูลดิจิทัล (Digital Databases) สำหรับข่าวสารการบิน (PANS-AIM Appendix 1)	๓๐%
๑๔. จัดการข้อมูลภูมิประเทศ สิ่งกีดขวาง และแผนที่สนามบิน (Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Data) โดยจัดให้มี:	
๑๔a ฐานข้อมูลภูมิประเทศ (Terrain Database) โดยอาจมีการจัดทำชุดข้อมูลภูมิประเทศ (Terrain Data Sets) ให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๕ ส่วนที่ ๕.๓.๓.๓	๒๐%
๑๔b ฐานข้อมูลสิ่งกีดขวาง (Obstacle Database) โดยอาจมีการจัดทำชุดข้อมูลสิ่งกีดขวาง (Obstacle Data Sets) ให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๕ ส่วนที่ ๕.๓.๓.๔	๐%
๑๔c ฐานข้อมูลแผนที่สนามบิน (Aerodrome Mapping Database) โดยอาจมีการจัดทำชุดข้อมูลแผนที่สนามบิน (Aerodrome Mapping Data Sets) ให้เป็นไปตามภาคผนวก ๑๕ ส่วนที่ ๕.๓.๔	๐%
๑๕. ดำเนินการเชื่อมต่อ eAIP ซึ่งได้จากฐานข้อมูลข่าวสารการบินในรูปแบบดิจิทัล ให้สามารถเข้าถึงผ่านอินเทอร์เน็ตได้	๑๐๐%

เฟส ๓	สถานะ
๑๖. ปรับปรุงนโยบาย กฎหมายหลักและกฎหมายรองไปใช้สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินแบบอัตโนมัติตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management)	๓๐%
๑๗. ปรับปรุงการพัฒนาสมรรถนะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากร AIS เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินโดยอัตโนมัติและการจัดทำแผนภูมิอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Charts) ตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management)	๒๐%
๑๘. เริ่มแลกเปลี่ยนข่าวสารการบิน ผ่านชุดข้อมูลดิจิทัล ((Digital Data Sets), integrated briefing และแผนภูมิอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Charts) ตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management)	๒๐%

๓.๒.๒ คณะกรรมการขับเคลื่อน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM (NAIM)

ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งที่ ๒๓๑/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการบริการชาวสารการการบินไปสู่ระบบการบริหารชาวสารการการบิน (AIS to AIM Steering Group : AIMSG) โดยการประชุมครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM (NAIM) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานในส่วนของประเทศไทยเกี่ยวกับระบบการจัดการชาวสารการการบิน ถูกต้อง เหมาะสมมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามแผนการเปลี่ยนผ่านที่กำหนดไว้ใน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงมีคำสั่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ ๒๓๕/๒๕๖๒ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM (NAIM) สั่ง ณ วันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|------|---|-------------------------|
| ๑.๑ | ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | ประธานกรรมการ |
| ๑.๒ | รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ที่ได้รับมอบหมาย | รองประธานกรรมการ |
| ๑.๓ | ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน | กรรมการ |
| ๑.๔ | ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา | กรรมการ |
| ๑.๕ | ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | กรรมการ |
| ๑.๖ | ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| ๑.๗ | ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| ๑.๘ | ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเภา | กรรมการ |
| ๑.๙ | ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๐ | ผู้แทนฝ่ายบริการชาวสารการการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๑ | ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๒ | ผู้แทนฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๓ | หัวหน้ากองกำกับมาตรฐานบริการชาวสารการการบิน
ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการและ
เลขานุการ |
| ๑.๑๔ | หัวหน้ากองข้อมูลชาวสารการการบิน
ฝ่ายบริการชาวสารการการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการและ
เลขานุการ |

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเปลี่ยนผ่านการให้บริการข่าวสารการบิน (AIS) ไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน (AIM) ตาม National Roadmap for the Transition from AIS to AIM เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด System Wide Information Management (SWIM) ในอนาคต

๒.๒ พิจารณาปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนผ่านการให้บริการข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๒.๓ คณะทำงานด้าน Digital Data sets

ตามคำสั่งสำนักงานการบินพลเรือนที่ ๒๔๗/๒๕๖๒ เรื่อง การแบ่งส่วนงานย่อย และการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนงานย่อยภายในสำนักและฝ่าย สั่ง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ กองข้อมูลข่าวสารการบิน ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน มีอำนาจหน้าที่ รับ ตรวจสอบและจัดเก็บข้อมูลการบินจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Originator) ให้ได้ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูล Aeronautical Information Database, Electronic Terrain and Obstacle Database, Airport Mapping Database ของประเทศไทย เพื่อใช้ในกิจการการบินพลเรือนให้ถูกต้อง สมบูรณ์ และเป็นปัจจุบัน ประกอบกับมติที่ประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM (NAIM) เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงมีคำสั่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ ๒๙๒/๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานด้าน Digital Data sets สั่ง ณ วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|-----|--|---------------------------------|
| ๑.๑ | รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ที่ดูแลฝ่ายบริการข่าวสารการบิน | ประธานคณะทำงาน |
| ๑.๒ | ผู้จัดการฝ่ายบริการข่าวสารการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | รองประธาน
คณะทำงาน |
| ๑.๓ | ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน | คณะทำงาน |
| ๑.๔ | ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | คณะทำงาน |
| ๑.๕ | ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | คณะทำงาน |
| ๑.๖ | ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | คณะทำงาน |
| ๑.๗ | ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเถา | คณะทำงาน |
| ๑.๘ | หัวหน้ากองข้อมูลข่าวสารการบิน
ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | คณะทำงานและ
เลขานุการ |
| ๑.๙ | พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | คณะทำงานและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ วางแผนและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Digital Data sets ให้สอดคล้องกับ National Roadmap for the Transition from AIS to AIM ที่เป็นปัจจุบัน

๒.๒ รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการขับเคลื่อน National Roadmap for the Transition from AIS to AIM (NAIM) ทุก ๖ เดือน

๒.๓ คณะทำงานสามารถเรียกบุคคลใดที่เกี่ยวข้องด้าน Digital Data sets มาให้ข้อมูลในการประชุมได้

๒.๔ ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

๓.๓ ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service Provider) ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีภารกิจในการเป็นผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการแบ่งส่วนงานภายในของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๕ ๑) เป็นศูนย์กลางการบริการข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศ (AIS Headquarter) โดยอยู่ระหว่างกระบวนการขอรับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการข่าวสารการบิน ตามมาตรา ๑๕/๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

ขีดความสามารถในปัจจุบัน

๑. ให้บริการผลิตภัณฑ์ข่าวสารการบิน ดังต่อไปนี้

(ก) บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (Information Unit)

(ข) บริการเอกสารแถลงข่าวการบิน (Publication)

(ค) บริการแผนภูมิการบิน (Cartography)

(ง) บริการแจ้งออกประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) ในเวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. ของทุกวัน ยกเว้นวันเสาร์และวันอาทิตย์ และวันหยุดตามประเพณีที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด

๒. มีแผนในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในการให้บริการ ดังต่อไปนี้

(ก) ศูนย์กลางบริการข้อมูลข่าวสารการบินอัตโนมัติ (Automated Pre-flight Information Service)

(ข) บริการข่าวสารหลังเที่ยวบิน (Post-flight Information Service)

(ค) Digital Data Sets

๓. ผลิตภัณฑ์ที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการแทน

(ก) บริการ Aerodrome AIS Unit เพื่อให้บริการ Pre-flight Information Service ณ สนามบิน ที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ

(ข) บริการข่าวสารหลังเที่ยวบิน (Post-flight Information Service)

(ค) บริการ International NOTAM Office ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

- (ง) บริการแจ้งออกประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) ในเวลา ๑๖.๓๐ - ๐๘.๓๐ น. ของทุกวัน รวมถึงวันเสาร์และวันอาทิตย์ และวันหยุดตามประเพณีที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด
- (จ) บริการแผนภูมิการบิน (Cartography) ในส่วนที่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เกี่ยวข้องในฐานะผู้ให้บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ได้แก่
- Instrument Approach Charts ของทุกสนามบิน
 - Standard Departure Chart - Instrument (SID) ของทุกสนามบิน และ
 - Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) ของสนามบินที่มีความต้องการใช้งาน

หมายเหตุ: สำหรับ (ก), (ข) และ (จ) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ให้บริการจนกว่าฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะพัฒนาผลิตภัณฑ์การให้บริการดังกล่าวแล้วเสร็จ

๓.๔ เจ้าของข้อมูลต้นทาง (Data Originators)

๓.๔.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๑.๑ ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคลอายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒

ข้อ ๖ นอกจากหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕/๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศมีหน้าที่อื่น ดังต่อไปนี้

(๑๐) จัดทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ประเภทอื่นที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยด้านการบินที่เกิดขึ้นจากการให้บริการได้รับการบ่งชี้ ประเมิน จัดการและหลีกเลี่ยงได้ตามความเหมาะสม และสามารถให้บริการในขอบเขตตามใบรับรองบริการการเดินอากาศ

(๑๔) ใช้ระบบอ้างอิงทั่วไปสำหรับการเดินอากาศ (Common Reference System) สำหรับข้อมูลทั่วไปที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินอากาศ ต้องได้แก่ ระบบอ้างอิงทางราบ (Horizontal reference system) ระบบอ้างอิงทางตั้ง (Vertical reference system) และระบบอ้างอิงเวลา (Temporal reference system) ตามกฎระเบียบในเรื่องมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ

(๑๗) ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน รวมถึงต้องตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าวให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่แตกต่างไปจากเอกสารแถลงข่าวการบิน ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการข่าวสารการบินทราบถึงการเปลี่ยนแปลงนั้นตามกฎระเบียบในเรื่องมาตรฐานการให้บริการข่าวสารการบิน

๓.๔.๑.๒ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

ข้อ ๖ ให้นำระบบพื้นหลักฐาน WGS-84 (World Geodetic System - 1984) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวราบ ข้อมูลพิกัดภูมิศาสตร์สำหรับการบิน (aeronautical geographical coordinates) ในรูปแบบของละติจูด และลองจิจูด ที่ต้องรายงานต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงในรูปแบบพื้นหลักฐาน WGS-84

ข้อ ๗ ให้นำค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level: MSL) ซึ่งให้ค่าความสัมพันธ์ของความสูง (ค่าระดับ) [gravity-related height (elevation)] ที่สัมพันธ์กับค่าแรงโน้มถ่วงโลกกับพื้นผิวจีโออยด์ที่ได้จากแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-96) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวตั้งแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-96) ตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยข้อมูลสนามแรงโน้มถ่วงโลกที่เป็นความยาวคลื่นแบบยาวเรียงตัวกันสามร้อยหกสิบองศา ซึ่งต้องใช้เป็นแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลกที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ

ข้อ ๒๗ รายงานข้อมูลด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับสนามบินต้องมีความแม่นยำและความสมบูรณ์หลักเกณฑ์ด้านความแม่นยำและสมบูรณ์ของข้อมูลด้านการบินให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

ข้อ ๒๘ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (aerodrome mapping data) เพื่อใช้ในการบริการข่าวสารการบิน

ข้อ ๒๙ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีข้อมูลตามข้อ ๒๘ แล้ว สนามบินต้องเลือกคุณลักษณะ (features) ของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินที่จัดเก็บโดยการพิจารณาตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการใช้งาน ทั้งนี้ การเลือกคุณลักษณะของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินเพื่อจะจัดเก็บนั้น ต้องตรงตามความต้องการในการปฏิบัติการบินที่กำหนดด้วย

ข้อ ๓๐ สนามบินต้องใช้เทคนิคการตรวจจับข้อผิดพลาดของข้อมูลรูปแบบดิจิทัล ในระหว่างการส่งหรือการจัดเก็บข้อมูลด้านการบินและชุดข้อมูลรูปแบบดิจิทัล

ข้อ ๓๓ สนามบินต้องทำการวัดตำแหน่งของจุดอ้างอิงสนามบิน และรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ ในรูปแบบองศา (degrees) ลิปดา (minutes) และฟิลิปดา (seconds)

ข้อ ๓๔ สนามบินต้องทำการวัดค่าระดับความสูง (aerodrome elevation) และค่าความสูงจีโออยด์ที่ตำแหน่งระดับความสูงของสนามบิน โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย

ข้อ ๔๐ สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- (๑) หัวทางวิ่งแต่ละแห่ง
- (๒) จุดต่าง ๆ บนเส้นทางกลางทางขับที่เหมาะสม
- (๓) หลุมจอดอากาศยานแต่ละหลุม

สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟิลิปดา และเซนติลิปดา

ข้อ ๔๑ นอกจากพิกัดภูมิศาสตร์ตามข้อ ๔๐ แล้ว สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการบินในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) พื้นที่ ๒a
- (๒) พื้นที่ ๒b
- (๓) พื้นที่ ๒c (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน)
- (๔) พื้นที่ ๒d (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน)
- (๕) พื้นที่ ๓
- (๖) พื้นที่ ๔

สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟลิปดา และเดซิฟลิปดา ทั้งนี้ ให้รายงานข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสูงที่สูงที่สุดหรือความสูงของยอด ประเภทของสิ่งกีดขวาง การทำเครื่องหมายและไฟส่องสว่างของสิ่งกีดขวาง (ถ้ามี) ด้วย

ข้อ ๗๙ เพื่อประโยชน์ในการทำให้มั่นใจว่า หน่วยงานบริการข่าวสารการบินได้รับข้อมูลอย่างครบถ้วน และสามารถให้ข้อมูลก่อนทำการบินที่เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งสามารถตอบสนองความต้องการข้อมูลขณะทำการบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่นที่ให้บริการภายในสนามบิน เพื่อให้มีการรายงานข้อมูลต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้เกิดความล่าช้าน้อยที่สุด

ข้อ ๘๑ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลการบินซึ่งมีผลกระทบต่อแผนภูมิหรือระบบการเดินอากาศโดยใช้คอมพิวเตอร์ สนามบินต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าวตามระบบควบคุมเวลาข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Regulation and Control: AIRAC)

ข้อ ๘๒ บรรดาหน่วยงานที่ให้บริการภายในสนามบิน ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมข้อมูลดิบในด้านการบินให้แก่หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลการบินตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการประกาศตามข้อ ๒๗

๓.๔.๒ เจ้าของข้อมูลต้นทาง (Data Originators) ในปัจจุบัน

๑. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบินตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ในด้านที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- ๑.๑ บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ การจัดการห้วงอากาศ และการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ
- ๑.๒ บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
- ๑.๓ บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๒. การท่าอากาศยานอุตะเถา เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ในด้านที่เกี่ยวข้อง และผู้ดำเนินการสนามบินตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ดังต่อไปนี้

๒.๑ บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ

๒.๒ บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน

๒.๓ บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน

๒.๔ สนามบิน

๓. กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ในด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน

๔. ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ในด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ

๕. ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ในด้านบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๖. กรมท่าอากาศยาน เป็นผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

๗. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

๘. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่ส่งข้อมูลการบินและข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องและอยู่ในความรับผิดชอบของตน ให้แก่ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

๓.๕ การวิเคราะห์ SWOT ระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ ให้บริการโดยฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จุดแข็ง (S)

๑. เป็นหนึ่งในส่วนงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ ทำให้ฝ่ายบริการข่าวสารการบินมีความมั่นคง และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องจากการสนับสนุนของภาครัฐ
๒. เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่กำหนดไว้ในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ ทำให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล
๓. ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการข่าวสารการบิน ตามมาตรา ๑๕/๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ (อยู่ระหว่างกระบวนการขอรับใบรับรองฯ) และมาตรฐาน ISO 9001:2015 ด้านบริการข่าวสารการบิน
๔. มีการจัดทำ National Roadmap for the Transition from AIS to AIM และแต่งตั้งคณะกรรมการในการขับเคลื่อน
๕. มีแผนในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในการให้บริการและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

จุดอ่อน (W)

๑. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลบริการการเดินอากาศ ตามมาตรา ๑๕/๗ ซึ่งการมีหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศอยู่ภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจทำให้เกิดการขัดกันของผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และอาจทำให้เกิดเป็นข้อพบเห็น (Finding) ตามระบบ USOAP CMA ข้อคำถาม (Protocol Question) ในการตรวจติดตามความปลอดภัยได้
๒. ยังไม่สามารถให้บริการได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง
๓. ยังไม่สามารถให้บริการทุกผลิตภัณฑ์ได้อย่างครบวงจร เนื่องจากผลิตภัณฑ์บางชนิดยังต้องมอบหมายให้หน่วยงานภายนอกเป็นผู้ให้บริการ
๔. บุคลากรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังไม่คุ้นชินกับระบบมาตรฐานใหม่ ทำให้เกิดข้อขัดข้องบางประการ

โอกาส (O)

๑. มาตรา ๑๕/๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศจะเรียกเก็บค่าบริการได้ตามอัตราที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าบริการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด
๒. มีกรอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นแนวทางการปฏิบัติสากล
๓. ภาครัฐมีนโยบายในการสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินในฐานะอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่ชัดเจน
๔. การดำเนินงานด้านข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสารมีความรวดเร็วและทันสมัยมากขึ้นเรื่อย ๆ จากการก้าวเข้าสู่สังคมฐานความรู้และดิจิทัล

ความเสี่ยง (T)

๑. การพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ ไม่สนับสนุนการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่การปฏิบัติงานของเจ้าของข้อมูลต้นทาง

๓.๖ แนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ จากการวิเคราะห์ SWOT

กลยุทธ์เชิงรุก (SO)

ผลักดันให้เกิดการดำเนินการตาม National Roadmap for the Transition from AIS to AIM ผ่านคณะกรรมการขับเคลื่อนและคณะทำงานต่าง ๆ

กลยุทธ์เชิงรับ (WT)

วางแผนในการพัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินให้มีความถูกต้อง เหมาะสม สามารถให้บริการข่าวสารการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)

พัฒนาความพร้อมของหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ให้สามารถพัฒนาได้เท่าทันกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปที่อาจจะเกิดขึ้น

กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)

กำหนดอัตราค่าบริการตามมาตรา ๑๕/๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และนำเสนอต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนให้ความเห็นชอบ ต่อไป

บทที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทย

๔.๑ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย

วิสัยทัศน์	ระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและก้าวหน้าเทคโนโลยี
พันธกิจ	พัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยสามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากล
เป้าหมาย	๑. ระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทยสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ๒. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี เพื่อส่งเสริมคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการ และรองรับการพัฒนาการจัดการข้อมูลตามแนวคิด System Wide Information Management

๔.๒ ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทย แบ่งออกเป็น 3 ด้าน มีรายละเอียดดังนี้

๔.๒.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับปรุงการบริการข่าวสารการบินในปัจจุบันไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบินเต็มรูปแบบ (Transition from AIS to AIM) (๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

ยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงการบริการข่าวสารการบินในปัจจุบันไปสู่ระบบการจัดการข่าวสารการบินเต็มรูปแบบ โดยอ้างอิงแนวทางและขั้นตอนตาม National Roadmap for the Transition from AIS to AIM

๔.๒.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถให้บริการข่าวสารการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ (๒๕๖๕ – ๒๕๖๙)

ยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน เพื่อยกระดับขีดความสามารถของการให้บริการ ให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคตอย่างยั่งยืน เป็นไปตามมาตรฐานและทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ

๔.๒.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินสามารถจัดเก็บรายได้เพื่อนำมาพัฒนาหน่วยงานต่อไป (๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

ยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาระบบการจัดเก็บรายได้ ตามมาตรา ๑๕/๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินมีรายได้นำมาพัฒนาหน่วยงานและปรับปรุงระบบการทำงานให้ทันสมัย

ทั้งนี้ จึงได้กำหนดกลยุทธ์และกิจกรรมการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุได้ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศไทย ดังต่อไปนี้

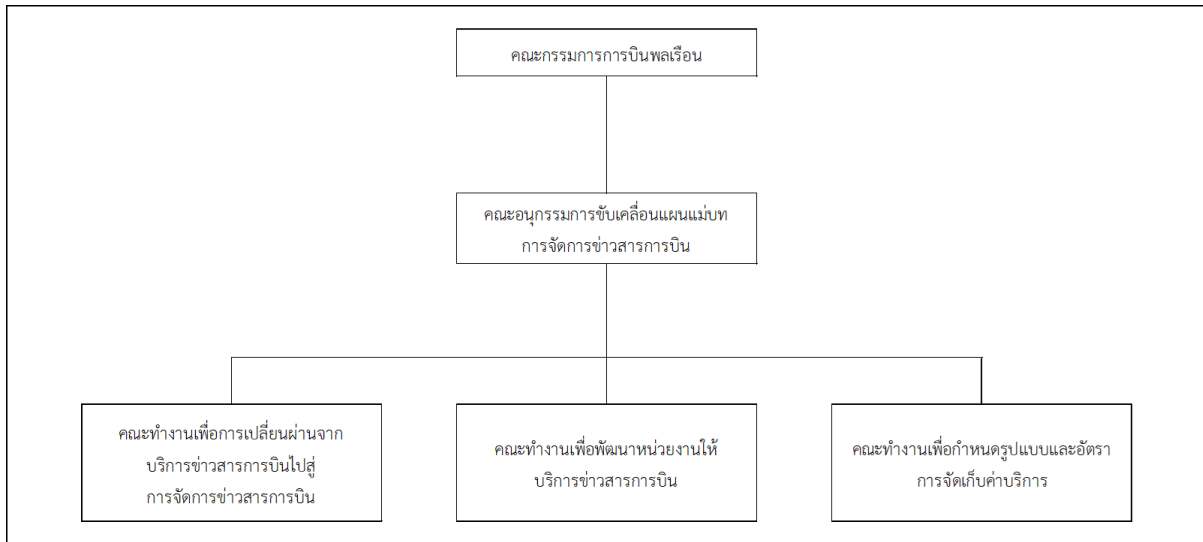
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	กิจกรรม	กำหนดเสร็จ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับปรุงการบริการข่าวสารการบิน ในปัจจุบันไปสู่ระบบการจัดการ ข่าวสารการบินเต็มรูปแบบ (Transition from AIS to AIM) (๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)	กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาระบบการบริการ ข่าวสารการบินในปัจจุบันไปสู่ระบบ การจัดการข่าวสารการบินเต็มรูปแบบ โดยอ้างอิงแนวทางและขั้นตอนตาม National Roadmap for the Transition from AIS to AIM	- จัดทำ Gap analysis	ก.พ. ๒๕๖๕
		- จัดทำแผนการดำเนินการ	มี.ค. ๒๕๖๕
		- ให้บริการระบบการจัดการข่าวสาร การบินเต็มรูปแบบ	ภายใน ธ.ค. ๒๕๖๗
	กลยุทธ์ที่ ๒ ศึกษาและพัฒนาระบบป้องกัน ภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่มีผลกระทบต่อ ระบบการจัดการข่าวสารการบิน	- ศึกษาและพัฒนาระบบป้องกันภัยคุกคามจาก ไซเบอร์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	มิ.ย. ๒๕๖๕
		- จัดทำแผนการดำเนินการ	ธ.ค. ๒๕๖๕
		- มีระบบป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ ที่เหมาะสมกับระบบการจัดการข่าวสาร การบิน	ภายใน ธ.ค. ๒๕๖๗
	กลยุทธ์ที่ ๓ ส่งเสริมและทำความเข้าใจ เกี่ยวกับระบบการจัดการข่าวสารการบิน แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- จัดทำคู่มือการใช้งานระบบการ จัดการข่าวสารการบินแก่เจ้าของ ข้อมูลต้นทางและผู้ใช้งานระบบ	ภายใน ธ.ค. ๒๕๖๗
		- จัดสัมมนาให้ความรู้เกี่ยวกับระบบ การจัดการข่าวสารการบิน	ทุก ๆ ๑ ปี

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	กิจกรรม	กำหนดเสร็จ
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถให้บริการข่าวสารการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ (๒๕๖๕ - ๒๕๖๙)	กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาและปรับปรุงขั้นตอนการให้บริการข่าวสารการบินในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น กลยุทธ์ที่ ๒ ศึกษาและปรับปรุงรูปแบบหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ	- จัดประชุมผู้เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังข้อขัดข้อง	ทุก ๆ ๖ เดือน
		- ศึกษารูปแบบหน่วยงานด้านบริการการเดินทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ	มิ.ย. ๒๕๖๕
		- วิเคราะห์และสรุปรูปแบบหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินที่เหมาะสม	ธ.ค. ๒๕๖๕
		- จัดทำแผนการดำเนินการเพื่อปรับปรุงรูปแบบหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน	มิ.ย. ๒๕๖๖
		- มีหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินที่เป็นไปตามมาตรฐานและทัดเทียมกับนานาชาติประเทศ	ภายใน ธ.ค. ๒๕๖๙

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	กิจกรรม	กำหนดเสร็จ
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ หน่วยงานให้บริการชาวสารการบินสามารถจัดเก็บรายได้เพื่อนำมาพัฒนาหน่วยงานต่อไป (๒๕๖๕ - ๒๕๖๗)	กลยุทธ์ที่ ๑ ศึกษาและพัฒนารูปแบบและอัตราการจัดเก็บค่าบริการการให้บริการชาวสารการบิน	- ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าบริการของหน่วยงานด้านบริการการเดินทางในและต่างประเทศ	มี.ย. ๒๕๖๕
		- วิเคราะห์และสรุปรูปแบบการจัดเก็บค่าบริการของหน่วยงานให้บริการชาวสารการบินที่เหมาะสม	ธ.ค. ๒๕๖๕
		- จัดทำแผนการดำเนินการ	มี.ย. ๒๕๖๖
		- มีระบบในการจัดเก็บค่าบริการที่มีประสิทธิภาพในอัตราที่เหมาะสม	ภายใน ธ.ค. ๒๕๖๗
	กลยุทธ์ที่ ๒ จัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าบริการการให้บริการการบิน	- ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าบริการ	มี.ย. ๒๕๖๕
		- ร่างกฎหมายเพื่อใช้บังคับในการเก็บค่าบริการ	ธ.ค. ๒๕๖๕
		- นำเสนอต่อ กบร. พิจารณาและประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลบังคับใช้	ภายใน ธ.ค. ๒๕๖๗

๔.๓ กลไกในการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผล

การขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ และคณะกรรมการฯ จะแต่งตั้งคณะทำงานในแต่ละด้านเพื่อจัดทำแผนการดำเนินงาน (Implementation Plan) และขับเคลื่อนการดำเนินงานเชิงบูรณาการให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ โดยในรูปจะเป็นการสรุปกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ



๑. คณะกรรมการการบินพลเรือน

- ๑.๑ ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ
- ๑.๒ แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ
- ๑.๓ ให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินการต่าง ๆ

๒. คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบิน

- ๒.๑ แก้ไขและปรับปรุงแผนแม่บทให้ทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน
- ๒.๒ แต่งตั้งคณะทำงานตามแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ
- ๒.๓ ติดตามการดำเนินการของคณะทำงานต่าง ๆ

โดยโครงสร้างของคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ
ประกอบด้วย

๑.๑	ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ประธานกรรมการ
๑.๒	รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ได้รับมอบหมาย	รองประธานฯ
๑.๓	ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน	กรรมการ
๑.๔	ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา	กรรมการ
๑.๕	ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	กรรมการ
๑.๖	ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
๑.๗	ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
๑.๘	ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเถา	กรรมการ
๑.๙	ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑.๑๐	ผู้แทนฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑.๑๑	ผู้แทนฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑.๑๒	หัวหน้ากองกำกับมาตรฐานบริการข่าวสารการบิน ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการและ เลขานุการ
๑.๑๓	หัวหน้ากองข้อมูลข่าวสารการบิน ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

๓. คณะทำงานด้านต่าง ๆ

๓.๑ คณะทำงานเพื่อการเปลี่ยนผ่านจากบริการข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน

โครงสร้างของคณะทำงานเพื่อการเปลี่ยนผ่านจากบริการข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข่าวสารการบิน ประกอบด้วย

๑.๑	รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ดูแลฝ่ายบริการข่าวสารการบิน	ประธานคณะทำงาน
๑.๒	ผู้จัดการฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	รองประธาน คณะทำงาน
๑.๓	ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน	คณะทำงาน
๑.๔	ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	คณะทำงาน
๑.๕	ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	คณะทำงาน
๑.๖	ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	คณะทำงาน
๑.๗	ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเถา	คณะทำงาน
๑.๘	ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา	คณะทำงาน
๑.๙	หัวหน้ากองที่ได้รับมอบหมาย ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ เลขานุการ
๑.๑๐	พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๑	พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ

และมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๒.๑ วางแผนและดำเนินการ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ ๑ ในแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ

๒.๒ รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ ทุก ๖ เดือน

๒.๓ คณะทำงานสามารถเชิญบุคคลใดที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลในการประชุมได้

๒.๔ ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

๓.๒ คณะทำงานเพื่อพัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน

โครงสร้างของคณะทำงานเพื่อพัฒนาหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ประกอบด้วย

๑.๑	รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ดูแลฝ่ายบริการข่าวสารการบิน	ประธานคณะทำงาน
๑.๒	ผู้จัดการฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	รองประธาน คณะทำงาน
๑.๓	ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน	คณะทำงาน
๑.๔	ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	คณะทำงาน
๑.๕	ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	คณะทำงาน
๑.๖	ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	คณะทำงาน
๑.๗	ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเภา	คณะทำงาน
๑.๘	ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา	คณะทำงาน
๑.๙	ผู้แทนฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๑๐	ผู้แทนฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๑๑	หัวหน้ากองที่ได้รับมอบหมาย ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ เลขานุการ
๑.๑๒	พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๓	พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ

และมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๒.๑ วางแผนและดำเนินการ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ ๒ ในแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ

๒.๒ รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ ทุก ๖ เดือน

๒.๓ คณะทำงานสามารถเชิญบุคคลใดที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลในการประชุมได้

๒.๔ ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

๓.๓ คณะทำงานเพื่อกำหนดรูปแบบและอัตราการจัดเก็บค่าบริการ

โครงสร้างของคณะทำงานเพื่อกำหนดรูปแบบและอัตราการจัดเก็บค่าบริการ ประกอบด้วย

๑.๑	รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ดูแลฝ่ายบริการข่าวสารการบิน	ประธานคณะทำงาน
๑.๒	ผู้จัดการฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	รองประธาน คณะทำงาน
๑.๓	ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	คณะทำงาน
๑.๔	ผู้แทนฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๕	ผู้แทนฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงาน
๑.๖	หัวหน้ากองที่ได้รับมอบหมาย ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ เลขานุการ
๑.๗	พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๘	พนักงานฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ

และมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๒.๑ วางแผนและดำเนินการ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ ๓ ในแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ

๒.๒ รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ ทุก ๖ เดือน

๒.๓ คณะทำงานสามารถเชิญบุคคลใดที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลในการประชุมได้

๒.๔ ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

๔. แนวทางการดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ

สำหรับแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติและคณะทำงานแต่ละด้านจะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ

๑. จัดประชุมคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ เพื่อพิจารณาผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง
๒. จัดประชุมคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ เพื่อพิจารณาการดำเนินการที่มีความสำคัญเร่งด่วน
๓. ทบทวนและปรับปรุงแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติเมื่อมีความจำเป็น

คณะทำงานด้านต่าง ๆ

๑. จัดประชุมคณะทำงาน อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง
๒. จัดทำแผนการดำเนินงาน (Implementation Plan) ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์
๓. ดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานที่ได้จัดทำ
๔. จัดทำรายงานผลการดำเนินงานให้คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติทราบ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง
๕. เสนอการปรับปรุงแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ หากมีความจำเป็น

บทที่ ๕ บทสรุป

แผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติฉบับนี้จะเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากล โดยจะเป็นกลไกให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการการบิน (Stakeholders) สามารถวางแผนและดำเนินงานได้อย่างบูรณาการและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้การพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศเป็นไปอย่างยั่งยืนและต่อเนื่อง

ภาคผนวก ก เอกสารอ้างอิง

- [๑] ICAO, Global Air Navigation Plan (GANP) - Sixth Edition.
- [๒] ICAO Asia and Pacific Office, Asia/Pacific Seamless ANS Plan Version 3.0, 2019.
- [๓] ASEAN, ASEAN Air Navigation Service (ANS) Master Plan – 2020 Edition.
- [๔] Ministers from the Asia and Pacific States, “Declaration of Civil Aviation Ministers’ Conference”, 2018.
- [๕] Asia/Pacific Regional Plan for Collaborative Aeronautical Information Management Version 2.0, 2019.
- [๖] แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙
- [๗] พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒
- [๘] นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy)
- [๙] แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Airspace and Air Navigation Master Plan)
- [๑๐] ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๕ ว่าด้วยการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ
- [๑๑] ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
- [๑๒] ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๒
- [๑๓] National Roadmap for the Transition from AIS to AIM

ภาคผนวก ข นิยามศัพท์

AAITF	AIS to AIM Taskforce
AIM	Aeronautical Information Management
AIS	Aeronautical Information Service
ANSP	Air Navigation Service Provider
APAC	Asia/Pacific
APANPIRG	Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group
ASBU	Aviation System Block Upgrade
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
GANP	Global Air Navigation Plan
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IM	Information Management
SWIM	System Wide Information Management