

ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน

เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๖๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้อนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเสนอ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศ เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓ ประกาศ ณ วันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

ข้อ ๔ การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ ปรับปรุงครั้งที่ ๐๐ แนบท้ายประกาศนี้

ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแล และควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ประกาศ ณ วันที่ ๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๖

อธิรัฐ รัตนเศรษฐ์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน



แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Programme (NCASP)

ฉบับที่ 4 ปรับปรุงครั้งที่ 00

(ว่าง)

บันทึกการแก้ไขเอกสาร

รายการบันทึกการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ NCASP)
1. แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) พ.ศ. 2559
2. แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) พ.ศ. 2560
3. แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561
4. แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 2 พ.ศ. 2563
5. แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 3 พ.ศ. 2563
6. แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับที่ 4 ปรับปรุงครั้งที่ 00

รายละเอียดการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับที่ 4 ปรับปรุงครั้งที่ 00		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม/ ยกเลิก
บทที่ 1 - บทที่ 21 ปรับปรุงใหม่ทั้งฉบับ		

(ว่าง)

บทนำ

ตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้อนุมัติให้ใช้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2560 โดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบระเบียบเพื่อป้องกันความมั่นคงด้านการบินพลเรือนในประเทศไทยให้มีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยที่ NCASP ต้องได้รับการพัฒนาและแก้ไขปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินการ รวมทั้งเพื่อความครบถ้วนของเนื้อหาการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงได้หารือร่วมกันกับผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาแก้ไขปรับปรุง NCASP และเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee : NCASC) ให้นำเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ซึ่ง กปร. ได้พิจารณาอนุมัติการแก้ไข NCASP ในการประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2566

ผมหวังว่า NCASP ฉบับนี้จะช่วยให้การดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินการ

(นายอิริฐ รัตนเศรษฐ์)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(ว่าง)

สารบัญ

บันทึกการแก้ไขเอกสาร

บันทึกการแจกจ่ายเอกสาร

บทนำ

สารบัญ

บทที่ 1	วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)	1-1
บทที่ 2	นิยามศัพท์	2-1
	นิยามศัพท์	2-1
	ACRONYMS AND ABBREVIATIONS	2-14
บทที่ 3	การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร	3-1
	3.1 การแจกจ่ายเอกสาร	3-1
	3.2 การแก้ไขเอกสาร	3-1
บทที่ 4	กฎหมายและแผนที่เกี่ยวข้อง	4-1
	4.1 กฎหมายระหว่างประเทศ	4-1
	4.2 กฎหมายภายในประเทศ	4-1
	4.3 แผนรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง	4-2
บทที่ 5	การแบ่งความรับผิดชอบ	5-1
	5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน	5-1
	5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	5-1
	5.3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	5-4
	5.4 กระทรวงกลาโหม	5-5
	5.5 กระทรวงคมนาคม	5-6
	5.6 กระทรวงมหาดไทย	5-6
	5.7 กระทรวงการคลัง	5-6
	5.8 กระทรวงการต่างประเทศ	5-6
	5.9 กระทรวงยุติธรรม	5-7
	5.10 สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ	5-7
	5.11 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ	5-7

5.12 ผู้ดำเนินการสนามบิน.....	5-8
5.13 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ.....	5-10
5.14 ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ.....	5-12
5.15 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ.....	5-12
5.16 ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน.....	5-14
5.17 ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน.....	5-16
5.18 ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน.....	5-17
5.19 ตัวแทนควบคุม.....	5-19
5.20 การไปรษณีย์ควบคุม.....	5-21
5.21 ผู้ส่งทราบตัวตน.....	5-22
5.22 ผู้ให้บริการครีวการบิน.....	5-24
5.23 ผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน.....	5-26
5.24 หน่วยงานอื่น.....	5-27
บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร.....	6-1
6.1 การสื่อสารและประสานงานกับหน่วยงานภายในประเทศ.....	6-1
6.2 การสื่อสารและประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ.....	6-3
6.3 การสื่อสารและการประสานงานกับรัฐอื่น.....	6-4
6.4 การสื่อสารกับสื่อมวลชน.....	6-5
6.5 ความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับรัฐอื่น.....	6-5
6.6 ความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานภายในประเทศ.....	6-7
6.7 การร้องให้ปรับเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบิน.....	6-7
6.8 การสื่อสารเพื่อตอบโต้ต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย.....	6-9
6.9 การทบทวนและการวิเคราะห์หลังเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมาย.....	6-9
บทที่ 7 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน.....	7-1
7.1 การออกแบบและวางแผนพัฒนาสนามบิน.....	7-1
7.2 การกำหนดพื้นที่สนามบิน.....	7-1
7.3 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures).....	7-8

7.4 การควบคุมการเข้าออกพื้นที่ (Access Control).....	7-9
7.5 การควบคุมรักษาความปลอดภัย (Security Control) และการตรวจค้น (Screening).....	7-12
7.6 มาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับการบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work).....	7-15
บทที่ 8 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	8-1
8.1 การปกป้องอากาศยาน.....	8-1
8.2 การตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) และการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check).....	8-3
8.3 การรักษาความปลอดภัยผู้โดยสาร (Passenger) และสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage).....	8-6
8.4 การรักษาความปลอดภัยสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage Security).....	8-6
8.5 การปกป้องสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Protection of Cargo and Mail).....	8-9
8.6 การรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Stores) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Supplies).....	8-10
8.7 การปกป้องเอกสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ.....	8-10
บทที่ 9 การรักษาความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ	9-1
9.1 การออกแบบและวางแผนพัฒนาสถานที่ปฏิบัติงาน รวมถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และอุปกรณ์สนับสนุนที่ใช้ในการให้บริการการเดินอากาศ.....	9-1
9.2 การกำหนดพื้นที่.....	9-2
9.3 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures).....	9-4
9.4 การควบคุมการเข้าออกพื้นที่ (Access Control).....	9-5
บทที่ 10 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์สำหรับตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน	10-1
10.1 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) และการไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority).....	10-1
10.2 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor).....	10-6
บทที่ 11 การรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)	11-1
11.1 การกำหนดพื้นที่.....	11-1

11.2	มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures)	11-2
11.3	การควบคุมการเข้าออกพื้นที่ (Access Control)	11-3
11.4	การควบคุมรักษาความปลอดภัย (Security Control) การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)	11-5
บทที่ 12 มาตรการรักษาความปลอดภัยจากการโจมตีทางอากาศโดยใช้อากาศยานควบคุมการบิน ระยะไกลขนาดเล็กหรือโดรน (Small Remotely Piloted Aircraft Systems: RPAS or Drone) หรืออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft Systems : UAS)		
12.1	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานความมั่นคงที่เกี่ยวข้อง	12-1
12.2	ผู้ดำเนินการสนามบิน	12-2
12.3	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ	12-2
12.4	ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) และผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP)	12-3
บทที่ 13 มาตรการรักษาความปลอดภัยจากการโจมตีโดยใช้ขีปนาวุธนำวิถีจากภาคพื้นสู่อากาศ แบบประทับบ่า (Man-Portable Air Defence Systems: MANPADS)		
13.1	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานความมั่นคงที่เกี่ยวข้อง	13-1
13.2	ผู้ดำเนินการสนามบิน	13-2
13.3	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ	13-2
13.4	ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) และผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP)	13-3
บทที่ 14 มาตรการปกป้องระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่สำคัญ (Measures to protect Critical Information and Communications Technology Systems from Cyber Attack)		
14-1		
บทที่ 15 มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับผู้โดยสารประเภทพิเศษ (Security Measures for Special Categories of Passengers)		
15.1	บุคคลที่พาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยานโดยได้รับอนุญาต	15-1
15.2	ผู้โดยสารที่เป็นบุคคลผู้อยู่ภายใต้การดำเนินการทางศาลหรือทางปกครอง (Passengers who have been subjected to judicial or administrative proceedings)	15-4

บทที่ 16 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย	16-1
16.1 การจัดหา (Procurement) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย	16-1
16.2 การตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย	16-2
16.3 การใช้งานและการบำรุงรักษา (Maintenance) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย	16-2
16.4 การทดสอบเครื่องมือรักษาความปลอดภัย	16-3
16.5 การกำหนดค่าตรวจจับมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Detection) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย	16-3
บทที่ 17 การจัดทำ พัฒนา ปรับปรุงแก้ไข และทบทวน แผนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม	17-1
17.1 แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)	17-1
17.2 แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme)	17-2
17.3 แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan)	17-3
17.4 หลักเกณฑ์ในการทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) และแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan)	17-5
17.5 การประเมินภัยคุกคาม	17-5
บทที่ 18 การบริหารจัดการและการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Management and Response to Acts of Unlawful Interference)	18-1
18.1 หน้าที่ความรับผิดชอบ	18-1
18.2 การฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Security Exercise)	18-4
18.3 การปฏิบัติการแรกเริ่ม (Initial Action)	18-5
18.4 การสั่งการ (Command)	18-6
18.5 การควบคุม (Control)	18-7
18.6 ข้อกำหนดในการให้บริการการเดินอากาศ (Provision of Air Navigation Services)	18-7
18.7 การสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ (Specialist Support)	18-9
18.8 สื่อมวลชน (News Media)	18-9
18.9 การรายงาน (Reporting)	18-10
บทที่ 19 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน	19-1
19.1 วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)	19-1
19.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	19-1

บทที่ 20 การควบคุมคุณภาพในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน.....	20-1
20.1 วัตถุประสงค์ของแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP).....	20-1
20.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	20-1
20.3 กิจกรรมควบคุมคุณภาพ.....	20-2
20.4 การพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย.....	20-3
20.5 การสอบสวน.....	20-4
20.6 ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System).....	20-4
บทที่ 21 การสนับสนุนทางการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน.....	21-1
ภาคผนวก 1 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ.....	ภาคผนวก 1-1
ภาคผนวก 2 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน.....	ภาคผนวก 2-1

บทที่ 1

วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบในการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง โดยข้อกำหนดในแผนฯ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อปกป้องและรักษาความปลอดภัย ดังต่อไปนี้

- ก) เทียบวินของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จัดให้มีบริการทางอากาศ
- ข) การให้บริการการเดินอากาศ
- ค) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยของสนามบินสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน
- ง) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จัดให้มีขึ้นโดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ที่กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีความมุ่งหมายในการคงไว้ซึ่งการรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จดทะเบียนหรือการปฏิบัติการบินในประเทศไทย สนามบินสาธารณะ ซึ่งให้บริการในประเทศไทยที่รองรับเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ สนามบินส่วนบุคคลซึ่งเป็นไปตามการประเมินความเสี่ยงโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งการคุ้มครองผู้โดยสารสมาชิกลูกเรือ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน และสาธารณชน

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้ได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อปฏิบัติตาม มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 18 รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุในภาคผนวก อื่น ๆ ของอนุสัญญาฯ

เพื่อให้การนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASBP) เพื่อให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีความรู้ความเข้าใจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการจัดให้มีการประเมินคุณภาพการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(ว่าง)

บทที่ 2

นิยามศัพท์

คำศัพท์ที่ใช้ในเอกสารฉบับนี้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 และคู่มือการรักษาความปลอดภัยการบิน (The Aviation Security Manual : Doc.8973 – เอกสารปกปิด) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างไรก็ตาม อาจมีการนำคำศัพท์ที่บัญญัติขึ้นโดยความเห็นชอบคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) มาใช้ในบางกรณี รายละเอียดมีดังนี้

การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of unlawful interference) การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงการกระทำดังต่อไปนี้

- (1) การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- (2) การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ
- (3) การจับบุคคลเป็นตัวประกันในอากาศยานหรือในสนามบิน
- (4) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยานหรือที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

ในการเดินอากาศ

(5) การนำอาวุธหรือกลอุปรกรณ์ วัตถุหรือสิ่งของ ที่อาจเป็นอันตรายขึ้นไปในอากาศยานหรือเข้าไปที่สนามบิน หรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยมีเจตนาเพื่อกระทำการหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

(6) การใช้อากาศยานในระหว่างบริการอันอาจเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย การบาดเจ็บสาหัสหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง

(7) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย เช่น ความปลอดภัยของอากาศยาน ระหว่างการบินหรือขณะอยู่บนพื้นดิน หรือความปลอดภัยของผู้โดยสาร สมาชิกลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชน ที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

- (8) การกระทำในลักษณะอื่นตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การจงใจกระทำโดยมีเจตนาที่จะทำลายหรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นผลให้เกิดอันตรายหรือเป็นผลให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

การขู่วางระเบิด (Bomb Threat) การข่มขู่ผ่านช่องทางการสื่อสาร ซึ่งอาจจะทราบตัวผู้กระทำหรือไม่ทราบ โดยอาจจะเป็นการแนะนำหรือบอกเป็นนัย ไม่ว่าจะ เป็นความจริงหรือเป็นความเท็จ ว่าความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบินหรือระหว่างอยู่ที่พื้น หรือความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนหรือความปลอดภัยของบุคคล ได้ถูกคุกคามและอยู่ในสถานการณ์อันตรายจากระเบิดหรืออุปกรณ์อื่น ๆ

การควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security Control) วิธีการใด ๆ ที่ใช้ในการป้องกันไม่ให้มีการนำอาวุธ วัตถุระเบิด กลอุปรกรณ์ วัตถุหรือสารอันตรายอย่างอื่นมาใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การดำเนินการที่ไม่สามารถคาดการณ์ (Unpredictability) การดำเนินการมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการปรับความถี่ ของการดำเนินงาน เปลี่ยนแปลงสถานที่ และวิธีการในการดำเนินการให้แตกต่างไปจากกรอบการทำงาน ที่ได้ตั้งไว้

การตรวจค้น (Screening) การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดสำหรับตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรือ วัตถุใด ๆ ที่เป็นวัตถุหรือเป็นสารอันตรายบางอย่าง ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายใด ๆ

หมายเหตุ – วัตถุหรือสารอันตรายบางอย่าง จัดว่าเป็นสินค้าอันตรายตามภาคผนวก 18 และ ข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัย (Technical Instructions for The Safe Transport of Dangerous Goods by Air : Doc.9284) และต้องขนส่งตามข้อแนะนำเหล่านั้น ด้วย รวมถึงคู่มือการรักษาความปลอดภัยการบิน (The Aviation Security Manual : Doc.8973 – เอกสาร ปกปิด) ซึ่งจัดให้มีรายการวัตถุต้องห้ามที่ไม่สามารถนำขึ้นห้องโดยสารของอากาศยานได้

การตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) การตรวจค้นบริเวณ ด้านนอกและด้านในของอากาศยานอย่างละเอียด โดยมีจุดประสงค์เพื่อหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ สิ่งของ และสารอันตรายอื่น ๆ

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection) การตรวจสอบประสิทธิภาพ ของการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านไปปฏิบัติ โดยแจ้งให้ทราบหรือไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบการปฏิบัติเชิงลึก ในทุก ๆ ด้านอย่างละเอียดในการนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไปบังคับใช้

การตรวจสอบประวัติ (Background Check) การตรวจสอบบุรุษบรรณสันฐาน และประวัติความเป็นมา รวมถึงตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย เพื่อประเมิน ความเหมาะสมของบุคคล ทั้งนี้ เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

การตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check) การตรวจสอบภายใน อากาศยานในพื้นที่ซึ่งผู้โดยสารอาจจะเข้าถึงได้ รวมถึงการตรวจสอบระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน โดยมีจุดประสงค์เพื่อหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ สิ่งของและสารอันตรายอย่างอื่น

การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) การทดสอบมาตรการรักษาความปลอดภัยการบิน โดยใช้สถานการณ์จำลองของการพยายามจะกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ การทดสอบจะเป็นแบบลับหรือเปิดเผยให้ผู้ปฏิบัติงานทราบก็ได้

การทำงานทางอากาศ (Aerial Work) การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การบินทดสอบ การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องบินหรือลากป้ายโฆษณา

การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) อาหาร เครื่องดื่ม และสิ่งของแห้ง และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้บนอากาศยาน

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

การบินทั่วไป (General Aviation) การปฏิบัติการของอากาศยานนอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการทำงานทางอากาศ

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

การไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority) หน่วยงานการไปรษณีย์ของไทยหรือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานการไปรษณีย์ ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union: UPU) และได้รับใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุมจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การรับรอง (Certification) การประเมินและการยืนยันอย่างเป็นทางการโดยผู้มีอำนาจหรือผู้แทนของผู้มีอำนาจเหมาะสมในการรักษาความปลอดภัยการบิน ว่าบุคคลนั้น ๆ มีความสามารถที่มีความจำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายที่กำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัย

การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security) การป้องกันการบินพลเรือนมิให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย วัตถุประสงค์นี้จะสำเร็จได้โดยการใช้มาตรการ บุคลากร และ ทรัพยากรอื่นที่เกี่ยวข้องผสมผสานกัน

การสังเกตพฤติกรรม (Behaviour Detection) การนำเทคนิคมาประยุกต์ใช้ในการรับรู้พฤติกรรมในลักษณะต่าง ๆ ของบุคคล รวมไปถึงลักษณะทางด้านร่างกายหรือท่าทางที่แสดงออกซึ่งเป็นตัวบ่งบอกถึงพฤติกรรมที่ผิดปกติซึ่งจะทำให้บ่งชี้ได้ว่าบุคคลนั้นอาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อการบินได้

การแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) กระบวนการแสดงตัวต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการรับขึ้นบนอากาศยานเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง

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

การอำนวยความสะดวก (Facilitation) การจัดการกระบวนการควบคุมที่มีอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเร่งการตรวจปล่อยบุคคล สินค้า และป้องกันความล่าช้าในการดำเนินการที่ไม่จำเป็น

ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirements : AOCR)
ข้อกำหนดที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ออกประกาศกำหนดให้ผู้ขอรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 86 ว่าด้วยการเดินอากาศของอากาศยาน ในบริบทที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินและมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบิน

ข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information : SSI) ข้อมูลที่หากมีการเข้าถึงหรือเปิดเผยต่อบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต จะสามารถนำไปใช้หรือถูกใช้เพื่อหาประโยชน์จากช่องโหว่หรือสนับสนุนต่อการนำไปกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดและจัดการ SSI ให้เป็นไปตามแนวทางที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

เขตหวงห้าม (Security Restricted Area : SRA) บริเวณพื้นที่เขตการบินของสนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นอันดับแรก ๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นเพิ่มเติม

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee) คณะกรรมการที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่สนามบินในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน และให้คำแนะนำในการนำข้อกำหนดของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติใช้จริง

เครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) อุปกรณ์ทางเทคนิคสำหรับใช้ในการป้องกันหรือตรวจจับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน โดยอาจจะใช้อย่างอิสระหรือเป็นส่วนหนึ่งของระบบรักษาความปลอดภัยทั้งหมด

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (Air Navigation Facilities) เครื่องให้บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ของเครื่องให้บริการนั้น

จุดจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) จุดจอดอากาศยานหรือตำแหน่งจอดอากาศยานที่แยกออกมาต่างหาก หรือพื้นที่ที่หอบังคับการบินได้รับแจ้งว่าเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการจอดอากาศยานซึ่งทราบหรือเชื่อว่าอาจตกเป็นเป้าหมายของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือเหตุผลอื่น ๆ ที่อากาศยานจำเป็นต้องจอดแยกออกมา

จุดแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Checked-In Position) สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการแสดงตนต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อรับขึ้นบนอากาศยานเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง

เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-Flight Security Officer: IFSO) ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน ในระหว่างการบินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 บุคคลเหล่านี้ไม่ใช่บุคคลที่ถูกว่าจ้างให้ทำการคุ้มครองบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่เดินทางไปกับอากาศยาน เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัยส่วนตัว (Personal Bodyguards)

ตัวแทน (Agent) บุคคล บริษัท หรือ องค์กร ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทนผู้ดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะโดยการทำสัญญาหรือในรูปแบบนิติสัมพันธ์อื่นใด

ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) ตัวแทน (Agent) ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ตามข้อกำหนด โดยได้รับใบรับรองจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

ถุงทางทูต (Diplomatic Bag aka Diplomatic Pouch) จดหมายหรือพัสดุทางทูต ซึ่งขนส่งภายใต้เงื่อนไขของอนุสัญญาเวียนนา (Vienna Convention : 1961) ซึ่งอาจจะมีผู้เดินทางไปด้วยหรือไม่ก็ได้

ทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Resources) บุคลากร งบประมาณ สถานที่ อุปกรณ์ เครื่องมือรักษาความปลอดภัย เครื่องมือในการสื่อสาร และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่ใช้เพื่อการรักษาความปลอดภัยโดยตรงและเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อการรักษาความปลอดภัย

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

บุคคลต้องห้าม (Inadmissible Person) บุคคลที่ถูกหรือจะถูกปฏิเสธการเข้ารัฐใด ๆ โดยผู้มีอำนาจของรัฐนั้น ๆ

บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services : ANS) บริการการจัดการจราจรทางอากาศ บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งจัดให้มีขึ้นสำหรับการจราจรทางอากาศในทุกช่วงของการปฏิบัติการบิน

บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS) บริการที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลสำหรับเที่ยวบิน การเฝ้าระวังและแจ้งเตือน การแนะนำจราจรทางอากาศ หรือการควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุม เขตประชิดสนามบิน และบริเวณสนามบิน

บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Meteorological Services For Air Navigation : MET) บริการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจและรายงานสภาพอากาศบริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตรายต่อการบิน

บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS) บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ข้อมูลและข่าวสารด้านการบินซึ่งจำเป็นต่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศภายในพื้นที่ความรับผิดชอบที่กำหนด

บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication Navigation And Surveillance Systems : CNS) บริการจากเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมไปถึงบริการอื่น ๆ ที่อาศัยเทคโนโลยีการสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ (Aeronautical Telecommunication) เพื่อสนับสนุนการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งแบ่งเป็นประเภทบริการระบบการสื่อสาร (Communication System) ประเภทบริการระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) และประเภทบริการระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate : AOC) ใบรับรองที่ออกให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อรับรองว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้นมีความสามารถดำเนินการเดินอากาศได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะออกให้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้หรือออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศอื่น

ไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail) จดหมายหรือพัสดุอื่น ๆ ที่ส่งโดยผู้ให้บริการจัดส่งไปรษณีย์ ซึ่งได้ปฏิบัติตามกฎของสหภาพสากลไปรษณีย์ (The Universal Postal Union : UPU)

ผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-In-Command : PIC) นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนไปใช้ รวมถึงรับผิดชอบในการติดต่อประสานงานด้านการรักษาความปลอดภัยกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยควรขึ้นตรงกับผู้บริหารระดับสูงและควรได้รับการสนับสนุนทรัพยากรอย่างเพียงพอเพื่อให้การดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้รวมถึงบุคคลผู้อยู่ในตำแหน่งอื่นใดที่มีหน้าที่รับผิดชอบในทำนองเดียวกัน

ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน (Tenant) บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตเพื่อประกอบธุรกิจที่สนามบินนั้น ๆ รวมถึงบุคคลหรือองค์กรที่ปฏิบัติหน้าที่หรือใช้พื้นที่ ณ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น เช่น ผู้รับสัมปทาน ผู้จัดการขนส่งสินค้า ผู้จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการรถแท็กซี่และรถโดยสาร ผู้ประกอบการบำรุงรักษาอากาศยาน บริษัทน้ำมันเชื้อเพลิง หน่วยงานของรัฐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ให้บริการครุภัณฑ์การบิน เป็นต้น

ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินโดยยังคงใช้เที่ยวบินเดียวกันกับที่ผู้โดยสารได้เดินทางมาถึง

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

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator aka “Operator of Aircraft”) บุคคล องค์กร หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้เสนอให้บริการเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน แบบขนส่งสาธารณะประจำหรือแบบเช่าเหมาลำ ภายในบริบทของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหมายถึงผู้ดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General Aviation) โดยใช้อากาศยานซึ่งมีมวลขึ้นสูงสุดมากกว่า 5,700 กิโลกรัม

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ (Foreign Aircraft Operator) ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของต่างประเทศที่ให้บริการเข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร ไม่ว่าจะด้วยตนเองหรือบุคคลอื่นหรือโดยการเช่าอากาศยานหรือการดำเนินการรูปแบบอื่นใด

ผู้ดำเนินการ (Operator) ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) และผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ให้บริการครีวการบิน

ผู้ดำเนินการสนามบิน (Airport Operator) บุคคลหรือองค์กรที่มีชื่อปรากฏอยู่ในเอกสารใบอนุญาตของสนามบิน

ผู้บริหารระดับสูง (Accountable Executive) บุคคลในระดับผู้บริหารระดับสูงที่ได้รับแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดและมีความสามารถในการจัดให้มีทรัพยากรที่สำคัญอย่างเพียงพอในการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer) กรรมการผู้จัดการ (Managing Director) หรือบุคคลผู้อยู่ในตำแหน่งอื่นใดที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในทำนองเดียวกัน

ผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Appropriate Authority For Aviation Security) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือนด้านการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ เป็นไปตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558

ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) บุคคล หรือองค์กรใด ๆ ซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ

ผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) ผู้ส่งซึ่งเป็นต้นทางของการส่งสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ในนามของตนเอง และเป็นผู้กำหนดวิธีการดำเนินการส่งให้สอดคล้องกับมาตรฐานสำหรับการขนส่งสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นไปกับอากาศยาน และได้ไปรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้บริการครัวการบิน (Caterer) ผู้ให้บริการจัดเตรียมเครื่องอุปโภคบริโภคสำหรับให้บริการบนอากาศยาน เช่น เครื่องดื่ม อาหาร หนังสือพิมพ์ นิตยสาร หูฟัง วิทยุ วิดีโอเทป หมอนและผ้าห่ม ชุดอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Amenity kit)

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Provider : ATSP) หน่วยงานที่ให้บริการที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service) การเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Service) การแนะนำจราจรทางอากาศ (Air Traffic Advisory Service) หรือการควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุม เขตประชิดสนามบิน และบริเวณสนามบิน

ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Meteorological Services For Air Navigation Provider : METP) หน่วยงานที่ให้บริการการตรวจและรายงานสภาพอากาศบริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services Provider : AISP) หน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลและข่าวสารด้านการบินซึ่งจำเป็นต่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และควมมีประสิทธิภาพของการเดินอากาศภายในพื้นที่ความรับผิดชอบที่กำหนด

ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication Navigation And Surveillance Systems Provider : CNSP) หน่วยงานที่ให้บริการจากเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมไปถึงบริการอื่น ๆ ที่อาศัยเทคโนโลยีการสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ (Aeronautical Telecommunication) เพื่อสนับสนุนการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งแบ่งเป็นประเภทบริการระบบการสื่อสาร (Communication System) ประเภทบริการระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) และประเภทบริการระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ (Aviation Security Training Programme : ASTP) หมายถึง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานดังต่อไปนี้ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครัวการบิน

แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้ในการป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของการไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority Security Programme: RPASP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับการไปรษณีย์ควบคุมเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Security Programme: RASP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับตัวแทนควบคุมเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme: AOSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนที่ปฏิบัติงานในนามของผู้ดำเนินการเดินอากาศเองเพื่อให้บรรลุตามข้อกำหนดต่างๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศอื่นหรือเขตการปกครองอื่นและผู้บริหารจากหน่วยงานที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศได้ให้บริการ

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการครัวการบิน (Caterer Security Programme: CSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับผู้ให้บริการครัวการบินเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Provider Security Programme: ATSPSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับผู้ให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Meteorological Service For Air Navigation Provider Security Programme : METPSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service Provider Security Programme : AISPSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับผู้ให้บริการข่าวสารการบินเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication Navigation and Surveillance Systems Security Programme : CNSPP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor Security Programme: KCSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้กับผู้ส่งทราบตัวตนเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme: ASP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการที่นำมาใช้ที่สนามบินเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

พนักงานตรวจค้น (Screener) บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น ซึ่งได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

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

พื้นที่ควบคุม (Controlled Area) พื้นที่ที่มีการควบคุมการเข้าออก

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

พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) พื้นที่ของสนามบินและอาคารต่าง ๆ ที่ไม่ใช่พื้นที่เขตการบิน ทั้งนี้ การกำหนดพื้นที่นอกเขตการบินขึ้นอยู่กับพื้นฐานของระดับภัยคุกคามและการประเมินความเสี่ยงของผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในการดำเนินการของผู้ดำเนินการสนามบิน

พื้นที่ปลอดอาวุธ (Sterile Area) พื้นที่ตั้งแต่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเป็นต้นไปจนถึงอากาศยาน ซึ่งการเข้าพื้นที่ที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด

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

ระบบการอนุญาต (Permits System) ระบบบัตรรักษาความปลอดภัยประกอบด้วยบัตรแสดงรูปพรรณสัณฐาน เอกสารอื่น ๆ ที่ออกให้หรือให้ใช้แก่บุคคลที่ถือว่าจ้างให้ทำงานในสนามบิน หรือผู้มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับอนุญาตให้เข้าพื้นที่สนามบิน เขตการบิน หรือเขตหวงห้าม วัตถุประสงค์ของระบบคือการระบุตัวบุคคลและอำนวยความสะดวกในการเข้าพื้นที่ดังกล่าว ใบอนุญาตยานพาหนะมีจุดประสงค์เดียวกันเพื่อการอนุญาตการเข้าพื้นที่ของยานพาหนะ

รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน (State of Registry) ประเทศที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้

ลานจอดอากาศยาน (Apron) พื้นที่ของสนามบินบก (Land aerodrome) ที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่รองรับอากาศยาน สำหรับการนำผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ สินค้าขึ้นลงอากาศยาน ตลอดจนเป็นพื้นที่สำหรับเติมน้ำมันอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยาน

ลานจอด (Ramp) มีความหมายเหมือนลานจอดอากาศยาน (Apron)

วัฒนธรรมด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Culture) บรรทัดฐาน ค่านิยม ทักษะและฐานคติที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีอยู่ในการปฏิบัติงานประจำวันขององค์กร และสะท้อนให้เห็น โดยการกระทำและพฤติกรรมของหน่วยงานต่าง ๆ และบุคลากรภายในองค์กร

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

วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) วัตถุใด ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้สำแดงให้เห็นอย่างถูกต้องและอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้บังคับ ทั้งนี้ รายการวัตถุต้องห้ามให้เป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด

วัตถุระเบิด (Explosive Device) วัตถุระเบิดหรือกลุอุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรือกลุอุปกรณ์ระเบิดแสงเครื่องที่สามารถทำให้บุคคลได้รับความเจ็บหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

วัตถุอันตราย (Dangerous Goods) วัตถุหรือสารที่สามารถก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพ ความปลอดภัยทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ขนส่งทางอากาศ ที่อยู่ในรายการวัตถุอันตรายตามข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัย (Technical Instructions for The Safe Transport of Dangerous Goods by Air : Doc.9284) ซึ่งเป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (Emergency Operation Center: EOC) พื้นที่ในสนามบินที่ถูกกำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการบริหารจัดการเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย หรือภาวะฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในสนามบิน

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

สนามบินระหว่างประเทศ (International Airport) สนามบินที่ถูกกำหนดโดยรัฐผู้ทำสัญญาในอาณาเขตของตน เพื่อให้เที่ยวบินระหว่างประเทศทำการบินเข้าออกประเทศ โดยจัดให้มีพิธีการทางศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง สาธารณสุข กักกันสัตว์และพืช และวิธีการปฏิบัติที่คล้ายคลึงกัน

สมาชิกลูกเรือ (Crew Member) บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ปฏิบัติหน้าที่บนอากาศยานในระหว่างเวลาปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน

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

สัมภาระที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่ถูกแยกออกจากผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน โดยการจัดการที่ไม่ตั้งใจ

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

สัมภาระที่ไม่มีผู้ดูแล (Unidentified Baggage aka Left Unattended Baggage) สัมภาระที่ถูกทิ้งไว้บริเวณสนามบิน อาจมีหรือไม่มีป้ายติดสัมภาระ (Baggage tag) ติดอยู่ ซึ่งไม่มีผู้โดยสารมารับหรือแสดงตนเป็นเจ้าของ

สัมภาระที่ไม่มีผู้มารับ (Unclaimed Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่มาถึงสนามบินพร้อมกับอากาศยาน และไม่มีผู้โดยสารมารับหรือไม่มีผู้มาแสดงตนเป็นเจ้าของ

สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้โดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเบียนโดยเก็บไว้ในห้องโดยสารบนอากาศยาน

สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระและถูกขนส่งโดยเก็บไว้ที่ระวางเก็บสินค้าบนอากาศยาน

สัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารผ่าน (Transit Hold Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่เดินทางมาพร้อมกับอากาศยานซึ่งดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศระยะหนึ่งและยังคงอยู่บนอากาศยานลำนั้น จนกระทั่งอากาศยานลำนั้นเดินทางต่อไป

สัมภาระลงทะเบียนที่ไม่มีเจ้าของเดินทางไปด้วย (Unaccompanied Baggage) สัมภาระที่ขนส่งเป็นสินค้า ซึ่งบุคคลที่เป็นเจ้าของอาจจะเดินทางหรือไม่ได้เดินทางไปกับเที่ยวบินนั้น

สรรพภัณฑ์ (Stores aka Supplies) 1) สิ่งของสำหรับจำหน่ายหรือไม่จำหน่ายก็ได้โดยมุ่งหมายเพื่อบริโภคแก่ผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน หรือสิ่งของที่เป็นต่อการปฏิบัติงานและการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงเชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น 2) สิ่งของสำหรับจำหน่ายแก่ผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานโดยจะถูกนำออกจากอากาศยานเมื่อลงจอด

สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (An Aeronautical Facility) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เครื่องมือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอย่างอื่น ที่ใช้หรือสามารถใช้หรือถูกออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับช่วยในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมถึงสนามบิน พื้นที่ลงจอด ไฟ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ใด ๆ สำหรับการเผยแพร่ข้อมูลสภาพอากาศ การส่งสัญญาณ การค้นหาทิศทางวิทยุ หรือวิทยุ หรือการสื่อสารโดยแม่เหล็กไฟฟ้าอื่น ๆ และโครงสร้างหรือกลไกอื่น ๆ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อนำทางหรือควบคุมเที่ยวบินในอากาศหรือการขึ้นลงของอากาศยาน

สินค้า (Cargo) ทรัพย์สินใด ๆ ที่ขนขึ้นบนอากาศยานนอกเหนือไปจากไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุ และสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารหรือสัมภาระที่จัดการผิดพลาด

สินค้าทราบที่มา (Known Cargo) 1) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับจากตัวแทนควบคุม หรือรับโดยตรงจากผู้ส่งทราบตัวตน ซึ่งได้ผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนด 2) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับจากผู้ส่งไม่ทราบตัวตนซึ่งผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการตรวจค้น 3) ไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับจากการไปรษณีย์ควบคุมซึ่งผ่านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนด

สินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง (High Risk Cargo or Mail) สินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ถูกกำหนดว่าเป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน อันเป็นผลมาจากข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐด้านข่าวกรองระบุว่าสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นเป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน หรือมีความผิดปกติจนเป็นที่น่าสงสัยหรือลักษณะของสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นไม่สามารถใช้เพียงมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานในการตรวจจับวัตถุต้องห้ามซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน ทั้งนี้ ในกรณีที่มีข้อมูลการข่าวเฉพาะเจาะจง (Specific intelligence) ให้ถือว่าสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นเป็นสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูงโดยไม่ต้องคำนึงถึงว่ารับมาจากหน่วยงานใด

สินค้าเปลี่ยนลำ (Transshipment Cargo) สินค้าที่เดินทางมากับอากาศยานลำหนึ่ง จากสนามบินในประเทศหนึ่งและขนถ่ายขึ้นบนอากาศยานอีกลำหนึ่งเพื่อขนส่งต่อไปยังสนามบินของอีกประเทศหนึ่ง

หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand) พื้นที่ในลานจอดที่ถูกกำหนดให้เป็นที่จอดอากาศยาน

อากาศยาน (Aircraft) เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง

อากาศยานควบคุมการบินระยะไกลขนาดเล็กหรือโดรน (Small Remotely Piloted Aircraft Systems : RPAS or Drone) อากาศยานซึ่งทำการบินโดยไม่มีนักบินบังคับอยู่บนอากาศยาน และควบคุมการบินจากระยะไกล หรือการตั้งโปรแกรมและควบคุมการบินอัตโนมัติ

อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft Systems : UAS) ระบบอากาศยานไร้คนขับ

อากาศยานในระหว่างทำการบิน (Aircraft in Flight) อากาศยานอยู่ในระหว่างทำการบิน ณ จุดของเวลาใด ๆ เริ่มจากขณะที่ประตูด้านนอกทั้งหมดของอากาศยานได้ถูกปิดลงหลังจากที่ผู้โดยสารได้ขึ้นบนอากาศยานแล้ว จนถึงเวลาที่ประตูดังกล่าวได้ถูกเปิดออกสำหรับให้ผู้โดยสารลงจากอากาศยาน

อากาศยานไม่อยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft not in Service) อากาศยานที่จอดอยู่เป็นเวลามากกว่า 12 ชั่วโมงหรือไม่มีการตรวจตราอย่างเพียงพอเพื่อป้องกันการเข้าถึงของผู้ไม่ได้รับอนุญาต

อากาศยานอยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft in Service) อากาศยานที่จอดอยู่ซึ่งมีการตรวจตราอย่างเพียงพอเพื่อป้องกันการเข้าถึงของผู้ไม่ได้รับอนุญาต

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

อาวุธปืน (Firearm) อาวุธปืนตามกฎหมายว่าด้วยอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน

ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

AIS	Aeronautical Information Services
AISP	Aeronautical Information Services Provider
AISPS	Aeronautical Information Service Provider Security Programme
ANS	Air Navigation Services
AOC	Air Operator Certificate
AOCR	Air Operator Certificate Requirements
AOSP	Aircraft Operator Security Programme
ASC	Airport Security Committee
ASP	Airport Security Programme
ASTP	Aviation Security Training Programme
ATS	Air Traffic Services
ATSP	Air Traffic Service Provider
ATSPSP	Air Traffic Service Provider Security Programme
AUI	Acts of Unlawful Interference
CNS	Communication Navigation And Surveillance Systems
CNSP	Communication Navigation And Surveillance Systems Provider
CNSSP	Communication Navigation And Surveillance Systems Provider Security Programme
CSD	Consignment Security Declaration
CSP	Caterer Security Programme
EOC	Emergency Operation Center
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFSO	In-flight Security Officer
KCSP	Known Consignor Security Programme
LEO	Law Enforcement Officer
MANPADS	Man-Portable Air Defence Systems
MET	Meteorological Services For Air Navigation

METP	Meteorological Service For Air Navigation Provider
METPSP	Meteorological Service For Air Navigation Provider Security Programme
NCASC	National Civil Aviation Security Committee
NCASP	National Civil Aviation Security Programme
NCASTP	National Civil Aviation Security Training Programme
NCASQCP	National Civil Aviation Security Quality Control Programme
NICC	The National Incident Control Center
PIC	Pilot-In-Command
PTI	Positive Target Identification
RA	Regulated Agent
RASP	Regulated Agent Security Programme
RPA	Regulated Postal Authority
RPASP	Regulated Postal Authority Security Programme
SOP	Standard Operating Procedure
SRA	Security Restricted Area
SSI	Sensitive Aviation Security Information
UAS	Unmanned Aircraft Systems

(ว่าง)

บทที่ 3

การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร

3.1 การแจกจ่ายเอกสาร

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ในอุตสาหกรรมการบิน และเนื่องจากเนื้อหาบางส่วนในแผนฉบับนี้มีความอ่อนไหวในด้านการรักษาความปลอดภัย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงกำหนดให้มีการแจกจ่ายแผนฉบับนี้ให้กับผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการหรือปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนผ่านช่องทางที่สำนักงานกำหนด

3.2 การแก้ไขเอกสาร

เมื่อเนื้อหาของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุในภาคผนวกอื่น ๆ ของอนุสัญญาฯ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้แจ้งข้อแก้ไขไปยังผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการหรือปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผน พร้อมทั้งจัดทำการบันทึกตามรูปแบบบันทึกการแก้ไขเอกสาร

(ว่าง)

บทที่ 4

กฎหมายและแผนที่เกี่ยวข้อง

4.1 กฎหมายระหว่างประเทศ

อนุสัญญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย มีดังนี้

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาหลักการและเทคนิคในการเดินอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งวางแนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

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

(3) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบ (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)

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

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

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาและภาคยานุวัติต่อพิธีสารข้างต้น พร้อมทั้งได้ตรากฎหมาย เพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญาและตามพิธีสารดังกล่าวแล้ว

4.2 กฎหมายภายในประเทศ

ประเทศไทยได้ตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

(1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่กำกับดูแลการบินพลเรือน ทั้งในเรื่อง การจดทะเบียนอากาศยาน สัญชาติอากาศยาน เครื่องหมายอากาศยาน การจราจรทางอากาศ ตลอดจน มาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่อนุวัติการมาจากอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศ ในการกำกับดูแลการเดินอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

(2) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานหรือบนอากาศยาน หรือสนามบิน หรือบุคคลใด ๆ ที่อยู่ในเขตสนามบินหรือต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยในการเดินอากาศว่าเป็นความผิดทางอาญา และพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดบทลงโทษการก่อการกระทำเหล่านั้นไว้ด้วย

(3) พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายที่จัดทำให้มีขึ้นเพื่อปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมทั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(4) พระราชบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้อง

4.3 แผนรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง

- (1) แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
- (2) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)
- (3) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

ทั้งนี้ นอกจากพระราชบัญญัติ พระราชกำหนด และแผนข้างต้นแล้ว ผู้ดำเนินการและบุคคลผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต้องปฏิบัติตามกฎหมายลำดับรองอื่นด้วย เช่น กฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ รวมถึง คู่มือ และแนวปฏิบัติ ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

บทที่ 5

การแบ่งความรับผิดชอบ

5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน

คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.2.1 หน้าที่ในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(1) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) และได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.)

(2) ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน เพื่อให้แผนมีเนื้อหาครอบคลุม ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศและภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงสอดคล้องกับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนและผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศเพื่อให้มั่นใจว่าได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมและสามารถตอบโต้กับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เมื่อทำการทบทวนแผนแล้วให้รายงานให้คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) ทราบด้วย

(3) กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติ

(4) ประกาศและแจกจ่ายแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางที่สำนักงานกำหนด

(5) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) คู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะสามารถนำข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(6) แจกจ่ายแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบิน

พลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางที่สำนักงานกำหนด พร้อมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนดังกล่าวตามวงรอบเป็นประจำสม่ำเสมอ

(7) กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(8) ดำเนินการรับรองพนักงานตรวจค้นและครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

(9) จัดให้มีวิธีการในการประสานงานในกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(10) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการได้จัดให้มีข้อกำหนดและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(11) กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(12) ทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการมีทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Resources) ที่จำเป็นต้องใช้ในการรักษาความปลอดภัยเพียงพอที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยทรัพยากรดังกล่าวหมายถึง บุคลากร งบประมาณ สถานที่ อุปกรณ์ เครื่องมือรักษาความปลอดภัย เครื่องมือในการสื่อสาร และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่ใช้เพื่อการรักษาความปลอดภัยโดยตรงและเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อการรักษาความปลอดภัย

(13) กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการออกแบบ ก่อสร้าง ดัดแปลง หรือปรับปรุง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง พื้นที่ งานสถาปัตยกรรมภายในพื้นที่สนามบิน และการจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบิน จะทำให้การดำเนินการมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(14) ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็นเพื่อลดจุดอ่อนในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศ รวมถึงแก้ไขปัญหาการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(15) ตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานจดทะเบียนหรืออากาศยานที่ปฏิบัติการในประเทศไทยเมื่อมีเที่ยวบินที่อยู่ในภาวะต้องสงสัยและหน่วงเหนี่ยวอากาศยานดังกล่าว

5.2.2 หน้าที่ในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยและภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน

(1) ประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต่อประเทศไทยร่วมกับคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และประกาศผลการประเมินความเสี่ยงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง

(2) ประเมินภัยระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนของประเทศไทยร่วมกับคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และประกาศผลการประเมินภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนอย่างสม่ำเสมอ โดยอาศัยคำแนะนำจากคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(4) ตรวจสอบและประเมินข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคาม จากข้อมูลข่าวกรองอย่างต่อเนื่องซึ่งการพิจารณาดังกล่าวควรรวมถึงลักษณะของภัยคุกคาม (Nature of Threat) และควรครอบคลุมถึงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในอาณาเขตและน่านฟ้าของราชอาณาจักรไทย

(5) ประกาศใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปกป้องสนามบิน อากาศยาน และบริเวณที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือบริเวณอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ระดับของภัยคุกคามมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมนั้นจะต้องมีความเหมาะสมกับระดับของภัยคุกคามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศไว้

ทั้งนี้ รายละเอียดที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึง กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

5.2.3 การดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(1) ติดตามการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ของภาคผนวกต่าง ๆ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและข้อกำหนดของประเทศอื่น ๆ และดำเนินการออกกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และพัฒนาแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

(2) บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(3) ให้คำแนะนำแก่รัฐบาล รัฐมนตรี ผู้มีอำนาจหน้าที่ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(4) สอบสวนและทบทวนเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมาย

(5) สนับสนุนข้อมูลและให้คำแนะนำด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัยการบินแก่กระทรวงการต่างประเทศ ในการเตรียมการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐอย่างเป็นทางการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(6) เผยแพร่ผลการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐทั้งที่ไม่เป็นทางการและเป็นทางการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(7) ให้การสนับสนุนผู้ดำเนินการในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการหน่วยงาน

(1) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) ซึ่งในที่นี้หมายถึงผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติเจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

5.3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

(1) ป้องกันและตรวจจับการก่ออาชญากรรมบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

(2) เผื่อระวังและลาดตระเวนพื้นที่นอกเขตการบินของอาคารผู้โดยสารรวมถึงเขตรั้วรอบนอกอย่างสม่ำเสมอ

(3) เผื่อระวังผู้โดยสารขาเข้าและขาออกเป็นประจำซึ่งอาจจะมีบุคคลที่เป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนแฝงอยู่

(4) ร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการตอบสนองและควบคุมเหตุการณ์ การจี้เครื่องบิน การวางระเบิด หรือภัยคุกคามอื่น ๆ รวมถึงการจู่โจมภาคพื้นและการไม่ปฏิบัติตามกฎการบินทั่วไป

(5) จัดหาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่งอย่างน้อยจะต้องรวมถึงหน่วยต่อต้านการก่อการร้าย (Anti-terrorist Unit) หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่บุกเข้าแทรกแซงโดยใช้อาวุธ (Armed Intervention) หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่เจรจาต่อรองเพื่อช่วยเหลือตัวประกัน (Hostage Negotiation) และหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Device Disposal)

(6) จัดให้มีหน่วยติดอาวุธที่มีขีดความสามารถเคลื่อนที่เร็วในการตอบสนองต่อเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นที่สนามบิน

(7) จัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน รวมถึงให้การช่วยเหลือในการส่งเสริมการตระหนักรู้ถึงการรักษาความปลอดภัยระหว่างสาธารณชนและบุคคลที่ทำงานด้านการบิน

(8) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Criminal Record Check) เมื่อได้รับการร้องขอจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการ

5.4 กระทรวงกลาโหม

กระทรวงกลาโหมในฐานะเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนด้านสภาพแวดล้อมการรักษาความปลอดภัยการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อปกป้องการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

(1) ให้ความร่วมมือและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามแผนเผชิญเหตุสนามบิน ทั้งนี้ การปฏิบัติการใด ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะประสานงานกับศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตค. - CTOC)

(2) จัดให้มีการตอบสนองต่อภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนในส่วนที่เกี่ยวข้องตามบทบาทและหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม

(3) จัดให้มีและปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันในส่วนที่เกี่ยวข้องตามบทบาทและหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม

(4) จัดหาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่งอย่างน้อยจะต้องรวมถึงหน่วยต่อต้านการก่อการร้าย (Anti-terrorist Unit) หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่บุกเข้าแทรกแซงโดยใช้อาวุธ (Armed Intervention) หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่เจรจาต่อรองเพื่อช่วยเหลือตัวประกัน (Hostage Negotiation) และหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Device Disposal)

(5) ดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการก่อการร้าย โดยรวมเอาหน่วยงานของภาครัฐทั้งหมดทั้งในระดับกลยุทธ์และระดับปฏิบัติงานมาปฏิบัติงานร่วมกัน โดยการดำเนินการดังกล่าวให้ดำเนินการภายใต้กรอบการทำงานของกระทรวงกลาโหมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีความร่วมมือในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

ทั้งนี้ ในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น กระทรวงกลาโหมสามารถใช้งำลังพลในสังกัดและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันกับพลเรือนเพื่อดำเนินการได้

5.5 กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมในฐานะเป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงาน ตลอดจนประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้บรรลุเป้าหมายตามภารกิจของกระทรวง มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย เพื่อให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมมีความปลอดภัยและทั่วถึง

5.6 กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

(1) ดำเนินการใด ๆ เพื่อจัดการสาธารณภัยฉุกเฉินในบริเวณสนามบินให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ

(2) การดำเนินการใด ๆ เพื่อจัดการสาธารณภัยฉุกเฉินในบริเวณสนามบินจะต้องไม่ขัดต่อหลักปฏิบัติระหว่างประเทศ

5.7 กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากรในฐานะเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการตรวจสินค้าหรือของที่นำเข้าหรือส่งออกจากประเทศไทยทางชายแดนรวมถึงสนามบินระหว่างประเทศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

(1) ประเมินความเสี่ยงสินค้าหรือของที่นำเข้าหรือส่งออกทางสนามบินระหว่างประเทศที่อาจจะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความมั่นคงบริเวณสนามบินระหว่างประเทศหรือบริเวณชายแดน

(2) กำกับดูแลการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและตรวจสอบสินค้าหรือของที่นำเข้าหรือส่งออกทางสนามบินระหว่างประเทศที่อาจจะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความมั่นคงบริเวณสนามบินระหว่างประเทศหรือบริเวณชายแดน

5.8 กระทรวงการต่างประเทศ

กระทรวงการต่างประเทศ ในฐานะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบกิจการระหว่างประเทศผ่านการทูต มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

(1) สร้างความแข็งแกร่งด้านการรักษาความปลอดภัยและขีดความสามารถในการรักษาความปลอดภัยในระดับนานาชาติให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการสนับสนุนให้ทำกิจกรรมในระดับภูมิภาค

(2) อำนวยความสะดวกในการสื่อสารในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างรัฐผ่านช่องทางทางการทูต

(3) แลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเท่าที่สามารถจะปฏิบัติได้ โดยข้อมูลดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการรับรองและการเสนอขอให้รับรองข้อตกลงระหว่างประเทศ หรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน ทั้งนี้ เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้ประเมินผลกระทบต่าง ๆ โดยนำข้อมูลที่ได้ขึ้นไปปฏิบัติจริงและกระจายข้อมูลที่เกี่ยวข้องใด ๆ ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ถูกกำกับดูแลภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(4) ประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องเกี่ยวข้องกับการประชุมว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.9 กระทรวงยุติธรรม

กระทรวงยุติธรรม ในฐานะเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการใช้กฎหมาย มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย โดยการให้คำปรึกษาและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือน

5.10 สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ

สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักในด้านการต่อต้านการก่อการร้ายสากลของประเทศและรับผิดชอบในการประเมินภัยคุกคามรวมถึงกำหนดระดับของภัยคุกคามในประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

(1) ควบคุมและกำกับดูแลการดำเนินการตามแผนการต่อต้านการก่อการร้ายสากลซึ่งกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของรัฐบาลและหน่วยงานในระดับภูมิภาค (จังหวัด)

(2) ประสานงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงระดับชาติ ระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภายในจังหวัดต่าง ๆ และหน่วยงานภายในของรัฐ

5.11 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ ในฐานะเป็นหน่วยงานด้านการข่าว มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย โดยการเก็บรวบรวม ประเมิน และเผยแพร่ข้อมูลภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่อาจส่งผลกระทบต่อกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ผ่านทางคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) และคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

พลเรือนของประเทศไทย รวมถึงคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) หากสามารถให้การสนับสนุนได้

5.12 ผู้ดำเนินการสนามบิน

ผู้ดำเนินการสนามบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.12.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการสนามบิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อย ทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) แจกจ่ายแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ แนวทางการปฏิบัติงานและข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็น ให้กับผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(5) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(6) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.12.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพ

การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามี ความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อ การรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

(7) จัดตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) ณ สนามบินแต่ละแห่งที่ให้บริการการบินพลเรือน เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย ณ สนามบินดังกล่าว โดยต้องจัดให้มีการประชุม ASC อย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง

(8) จัดทำบัญชีรายชื่อผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน

5.12.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงแจกจ่ายผลการประเมินความเสี่ยงให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.12.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มีมอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของ

นิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.13 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.13.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการขนส่งสินค้า) โดยแผนดังกล่าวต้องมีการระบุรายละเอียดตามมาตรการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ

(6) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.13.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อ การรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.13.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ
ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.13.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.14 ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์ไปยัง/มาจากประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

(1) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงานประจำสถานี (Supplementary Station Procedure) ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ขั้นตอนการปฏิบัติงานดังกล่าวต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ทำให้มั่นใจว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุในขั้นตอนการปฏิบัติงานประจำสถานี (Supplementary Station Procedure) ได้ถูกนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติงานประจำสถานี (Supplementary Station Procedure) เป็นประจำสม่ำเสมอ

(4) แต่งตั้งผู้แทนของผู้ดำเนินการในประเทศไทย พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางในการติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(5) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานประจำสถานี (Supplementary Station Procedure) ให้เป็นไปตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรื่องแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ

5.15 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.15.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนที่เกี่ยวข้องเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.15.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.15.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ

ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.15.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.16 ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน

ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบิน ดังนี้

5.16.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนที่เกี่ยวข้องเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.16.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

- (1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร
- (2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ
- (3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง
- (4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี
- (5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี
- (6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.16.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

- (1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- (2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง
- (3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ
ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.16.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

- (1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
- (2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.17 ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน

ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบิน ดังนี้

5.17.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตลอดจนกฎระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุของตนที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.17.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.17.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.17.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.18 ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน

ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบิน ดังนี้

5.18.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุของตนที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.18.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร
(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.18.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ
ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.18.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มีมอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.19 ตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุม มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.19.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุม ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.19.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.19.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.19.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.20 การไปรษณีย์ควบคุม

การไปรษณีย์ควบคุม มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.20.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของการไปรษณีย์ควบคุม ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.20.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.20.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.20.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.21 ผู้ส่งทราบตัวตน

ผู้ส่งทราบตัวตน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.21.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

(1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ส่งตรวจตัวตน ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน

ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.21.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.21.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

- (1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- (2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง
- (3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.21.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

- (1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง
- (2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน
- (3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินการมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- (4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.22 ผู้ให้บริการครีวการบิน

ผู้ให้บริการครีวการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

5.22.1 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้อง

- (1) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
- (2) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง
- (3) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยและแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการครีวการบิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน
ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(4) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ

(5) ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

5.22.2 หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน

(1) จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร

(2) จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

(3) สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้ามตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(5) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information: SSI) ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี

(6) จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนตรงต่อผู้บริหารของหน่วยงาน

5.22.3 หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย

(1) ประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(2) กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง

(3) ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

5.22.4 หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

(1) จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(2) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ประจำจุดปฏิบัติงาน

(3) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ในกรณีที่มอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) ไม่ว่าจะโดยวิธีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

5.23 ผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน

ผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน มีหน้าที่ปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

(1) จัดให้มีแนวทางปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยและส่งให้ผู้ดำเนินการสนามบินพิจารณาตรวจสอบความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(2) ทำให้มั่นใจว่าพนักงานของตนได้รับความรู้หรือการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะการฝึกอบรมเรื่องความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Awareness) ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

(3) ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมไปถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ แนวทางการปฏิบัติงานและข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ผู้ดำเนินการสนามบินกำหนด

(4) ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่ผู้ดำเนินการสนามบินในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการสนามบิน

(5) รับผิดชอบการควบคุมการเข้าออกพื้นที่เฉพาะส่วนที่ตนเกี่ยวข้องในกรณีที่เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่นอกเขตการบินสู่พื้นที่เขตการบิน โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(6) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติที่ชี้แจงให้ผู้ดำเนินการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุดเมื่อบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่สนามบินของลูกจ้างสูญหาย ถูกขโมย หรือเมื่อบัตรอนุญาตของลูกจ้างซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วแต่นำมาคืน

5.24 หน่วยงานอื่น

หน่วยงานอื่นหรือบุคคลซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายและต้องไปปฏิบัติหน้าที่หรือใช้พื้นที่ของผู้ดำเนินการ จะต้องให้ความร่วมมือและปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการกำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ แผนฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(ว่าง)

บทที่ 6

การประสานงานและการสื่อสาร

6.1 การสื่อสารและประสานงานกับหน่วยงานภายในประเทศ

6.1.1 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC)

คณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee : NCASC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นช่องทางในการประสานงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามอำนาจหน้าที่ซึ่งกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และเพื่อให้การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศ รวมถึงสอดคล้องกับภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ เป็นไปตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 โดยองค์ประกอบของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ประกอบด้วย

- | | |
|---|------------------|
| 1. ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | ประธานกรรมการ |
| 2. รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | รองประธานกรรมการ |
| 3. ผู้แทนกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 4. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ | กรรมการ |
| 5. ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 6. ผู้แทนกองทัพอากาศ | กรรมการ |
| 7. ผู้แทนศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล | กรรมการ |
| 8. ผู้แทนสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ | กรรมการ |
| 9. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 10. ผู้แทนสำนักข่าวกรองแห่งชาติ | กรรมการ |
| 11. ผู้แทนกองบัญชาการตำรวจสันติบาล
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 12. ผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง | กรรมการ |
| 13. ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเถา | กรรมการ |
| 14. ผู้แทนกรมทำอากาศยาน | กรรมการ |
| 15. ผู้แทนกรมศุลกากร | กรรมการ |
| 16. ผู้แทนบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| 17. ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | กรรมการ |
| 18. ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| 19. ผู้แทนบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด | กรรมการ |
| 20. ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| 21. ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ | กรรมการ |
| 22. ผู้แทนสมาคมสายการบินประเทศไทย | กรรมการ |

- | | |
|---|----------------------------|
| <p>23. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> | <p>กรรมการและเลขานุการ</p> |
| <p>24. หัวหน้ากองพัฒนามาตรฐานการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> | <p>ผู้ช่วยเลขานุการ</p> |

ทั้งนี้ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) ให้เป็นไปตาม ภาคผนวก 1 ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

6.1.2 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee: ASC)

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee: ASC) ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย ตามที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) เพื่อเป็นช่องทางในการประสานงานและสื่อสาร ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสร้างความร่วมมือ พัฒนา และให้ข้อเสนอแนะอื่นเพื่อประโยชน์ในการรักษา ความปลอดภัยสนามบิน โดยองค์ประกอบของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) ควรรวมถึง ผู้แทนของหน่วยงานดังต่อไปนี้

(1) ประธานกรรมการ (ผู้จัดการสนามบินหรือบุคคลอื่นที่เหมาะสมที่ได้รับการเห็นชอบโดย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

(2) กรรมการ

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- หน่วยงานทหารในพื้นที่
- หน่วยงานด้านการข่าว เช่น สำนักข่าวกรองแห่งชาติ กองบัญชาการตำรวจสันติบาล
- ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- ผู้ให้บริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบ การสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP)
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (กรณีสนามบินให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ)
- กรมศุลกากร (กรณีสนามบินให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ)
- หน่วยงานส่วนท้องถิ่น (กรณีมีหน้าที่หรือเกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบิน)
- ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน (กรณีมีบริการที่สนามบิน)
- ผู้ให้บริการครีวการบิน (กรณีมีบริการที่สนามบิน)

(3) เลขานุการ (ฝ่ายรักษาความปลอดภัยของสนามบิน)

ทั้งนี้ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) ให้เป็นไปตาม ภาคผนวก 2 ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

6.1.3 ระบบ AVSEC Secure Portal

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องจัดให้มีระบบ AVSEC Secure Portal เพื่อใช้เป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้กับผู้ดำเนินการ รวมถึงคณะกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำหรับข้อมูลที่มีการเผยแพร่ผ่านช่องทางนี้ประกอบด้วยผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ประกาศระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ แผนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน คู่มือ แนวทางการปฏิบัติงาน รวมถึงข่าวประกาศด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Bulletin) และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

6.1.4 ระบบ CAAT AVSEC Dropbox

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องจัดให้มีช่องทางสำหรับผู้ดำเนินการใช้ในการส่งข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan : CAP) รวมถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information : SSI) ให้กับสำนักงาน

โดยปัจจุบันสำนักงานได้จัดให้มีระบบ CAAT AVSEC Dropbox เพื่อเป็นหนึ่งในช่องทางที่ผู้ดำเนินการสามารถใช้ส่ง CAP และ SSI ให้สำนักงานได้

6.1.5 ระบบ CAAT Confidential Reporting System

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องจัดให้มีระบบ CAAT Confidential Reporting System เพื่อเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ ผู้โดยสาร รวมถึงประชาชน แจ้งหรือรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Security Information) ให้กับสำนักงาน

6.2 การสื่อสารและประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

6.2.1 แจ้งหรือสอบถามข้อมูล

(1) ประเทศไทยได้แจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ว่าสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่ได้รับแต่งตั้งให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ตามที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ทั้งนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทราบโดยไม่ชักช้า

(2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (AUI) ให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทราบ ตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ให้ความเห็นต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินทั้งหมด ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการกลุ่มตัวแทนลูกจ้างหรือหน่วยงานของรัฐ อาจร้องขอให้สำนักงานให้คำแนะนำในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หรือร้องขอให้สำนักงานเป็นตัวแทนในการนำเสนอเรื่อง

ต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แทนตนเองได้ ซึ่งหากสำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม สำนักงานจะดำเนินการนำเสนอต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

6.2.2 การรายงานการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่ต้องรายงานอุบัติการณ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่เกิดขึ้นในองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบภายหลังจากอุบัติการณ์นั้นสิ้นสุดลงแล้ว และอาจรายงานให้รัฐอื่นทราบหากมีการร้องขอ ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อ 11 แห่งอนุสัญญากรุงเฮก (The Hague Convention) ข้อ 13 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล (Montréal Convention) และ ข้อ 5.3.1 ของภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944

6.3 การสื่อสารและการประสานงานกับรัฐอื่น

6.3.1 ช่องทางการติดต่อผ่านระบบเครือข่ายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Point of Contact Network)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการแจ้งและรับแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นเพื่อประสานงานกับรัฐอื่น โดยหากมีการร้องขอเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนใด ๆ ต้องดำเนินการโดยทันทีเพื่อรับมือต่อภัยคุกคาม นอกจากนี้ยังรวมถึงการเข้าร่วมในการประเมินความเสี่ยงและการพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนภายใต้ระบบ ICAO Poc Network

ทั้งนี้ นอกจากสำนักงานจะเป็นส่วนหนึ่งในระบบ Poc Network ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว สำนักงานยังเป็นส่วนหนึ่งใน AVSEC POC Network ของ ASEAN อีกด้วย โดยช่องทางนี้จะเป็นช่องทางในการประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

6.3.2 ขั้นตอนการติดต่อสื่อสาร

6.3.2.1 กรณีที่ประเทศไทยได้มาซึ่งข้อมูลที่แสดงให้เห็นได้ว่าอาจมีอุบัติการณ์เกิดขึ้นต่อผู้ดำเนินการสนามบินหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องแจ้งให้หน่วยงานดังต่อไปนี้ทราบโดยทันที

(1) รัฐที่อุบัติการณ์นั้นอาจเกิดขึ้น โดยแจ้งผ่านระบบ ICAO Poc Network หรือ ASEAN AVSEC POC Network หรือแจ้งผู้แทนของรัฐต่างประเทศที่ประจำอยู่ในประเทศไทย

(2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากอุบัติการณ์นั้น หรือกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศมีตัวแทนในประเทศไทย ก็ให้แจ้งแก่ตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้น

(3) องค์การตำรวจสากล (International Criminal Police Organization) โดยแจ้งผ่านผู้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้อง

6.3.2.2 กรณีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับแจ้งข้อมูลว่าอาจเกิดอุบัติเหตุการณ์ใดๆ ขึ้น

เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับข้อมูล ต้องดำเนินการแจ้งตอบรับว่าได้ข้อมูลแล้ว และให้ดำเนินการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการกับอุบัติเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นต่อไป

ทั้งนี้ กรณีที่สำนักงานมีข้อมูลใด ๆ ที่ได้มาจากการทดสอบและประเมินอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย รวมถึงขั้นตอนวิธีการใด ๆ ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อประชาคมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนนานาชาติ สำนักงานอาจพิจารณาแบ่งปันข้อมูลนั้นให้กับรัฐอื่นหรือองค์การตำรวจสากลเท่าที่จะสามารถทำได้

6.4 การสื่อสารกับสื่อมวลชน

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีหน้าที่เป็นผู้ให้ข้อมูลกับสื่อมวลชนในกรณีที่มีข้อซักถามในเรื่องเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย

6.5 ความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับรัฐอื่น

ประเทศไทยจะร่วมมือกับนานาชาติประเทศในการพัฒนาและการฝึกปฏิบัติในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อก่อให้เกิดมาตรฐานที่เป็นสากล โดยเพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะประสานกับเจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคาม เทคนิค และวิธีปฏิบัติการของผู้ก่อการร้าย การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงขั้นตอนการฝึกปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

6.5.1 ข้อตกลงทวิภาคีและข้อตกลงระดับภูมิภาค

ในการทำข้อตกลงทวิภาคีด้านการให้บริการเดินอากาศ (Air Services Agreement) ประเทศไทยจะพิจารณาบรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนไว้เป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงทวิภาคีด้วย

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐ ประเทศไทยอาจดำเนินการร่วมกับรัฐอื่นในการพิจารณาปรับเนื้อหาส่วนหนึ่งส่วนใดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ ปริมาณการจราจรทางอากาศ ขั้นตอนในการตอบสนองต่อการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน การประเมินและการเผยแพร่ข้อมูลภัยคุกคาม และลักษณะและขอบเขตของการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร สัมภาระลงทะเบียน สัมภาระไม่ลงทะเบียน สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยการดำเนินการดังกล่าวต้องทำเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลหรือทำข้อตกลงเป็นหนังสือระหว่างรัฐ

6.5.2 การแบ่งปันข้อมูลระหว่างรัฐ

ประเทศไทยจะให้ความร่วมมือกับรัฐอื่นในการแบ่งปันข้อมูลอย่างเหมาะสม โปร่งใส บนหลักความเคารพและยอมรับกันระหว่างรัฐ เพื่อเป็นการส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางการบินระหว่างประเทศให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพ แข็งแกร่ง และยั่งยืน ทั้งยึดมั่นในมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในด้านต่าง ๆ ดังนี้

6.5.2.1 การแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

หากมีรัฐใดร้องขอ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจพิจารณาแจ้งเนื้อหาส่วนหนึ่ง ส่วนใดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ให้กับรัฐนั้น รวมทั้งอำนวยความสะดวกให้กับบรรดาหน่วยงาน ทั้งภายในและระหว่างประเทศในการเข้าถึงแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

6.5.2.2 การแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดให้ผลการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งดำเนินการตรวจสอบโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีสถานะเป็นข้อมูลลับ อย่างไรก็ตาม หากมีรัฐใดร้องขอ สำนักงานอาจพิจารณาเปิดเผยข้อมูลให้รัฐผู้ขอทราบได้เฉพาะ ในส่วนของผลการตรวจสอบ (Audit Result) และการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action) เท่านั้น

6.5.2.3 การแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคาม

(1) ประเทศไทยอาจพิจารณาแลกเปลี่ยนข้อมูลภัยคุกคามกับประเทศอื่น เช่น การปรับระดับภัยคุกคาม วิธีปฏิบัติที่ผู้ละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยใช้ การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งการฝึกปฏิบัติต่าง ๆ ซึ่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลนั้นอาจดำเนินการทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรณีมีอุบัติการณ์ร้ายแรง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านช่องทางอื่น เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์

(2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีกระบวนการในการวิเคราะห์และเผยแพร่ข้อมูลภัยคุกคามให้กับผู้ดำเนินการทราบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ดำเนินการได้จัดให้มีมาตรการรับมืออย่างเหมาะสม ในกรณีที่มีภัยคุกคามเกิดขึ้น นอกจากนั้น สำนักงานอาจพิจารณาแจ้งข้อมูลให้กับหน่วยงานหรือบุคคลใด โดยเฉพาะเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของผู้นั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) สำหรับข้อมูลภัยคุกคามซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการแจ้งไปยังผู้มีอำนาจหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศรายนั้น หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งอยู่ในประเทศไทย รวมทั้งผู้ควบคุมอากาศยานโดยทันที และกรณีอากาศยานถูกยึดหรือถูกสั่งให้เปลี่ยนเส้นทางการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สำนักงานจะทำการรวบรวมข้อมูลและส่งต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กับหน่วยงานซึ่งมีอำนาจหน้าที่ทั้งระหว่างเส้นทางบินและปลายทางที่สันนิษฐานไว้ว่าอากาศยานนั้นจะทำการบินลง ทั้งนี้ กรณีประเทศไทยได้รับแจ้งข้อมูลกรณีอากาศยานถูกบังคับให้เปลี่ยนเส้นทางบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สำนักงานต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าวให้กับผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทันที

6.6 ความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานภายในประเทศ

6.6.1 กระบวนการแบ่งปันข้อมูลให้กับผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรณีที่มีการแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามจากรัฐอื่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องพิจารณาแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามและความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดภายในประเทศ รวมถึงหน่วยงานรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ดำเนินการมีหน้าที่พัฒนาและปรับใช้มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยงและป้องกันภัยคุกคาม นอกจากนี้ ในทางกลับกันผู้ดำเนินการรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามให้กับสำนักงานด้วย

6.6.2 การแบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงานของรัฐ

เพื่อให้ข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นประโยชน์และสามารถนำไปใช้เพื่อป้องกันหรือบรรเทาภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแก่หน่วยงานด้านความมั่นคงผ่านการประชุมคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) หรือคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อให้หน่วยงานความมั่นคงสามารถพิจารณาดำเนินการใด ๆ หรือแจ้งข้อมูลให้กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

6.6.3 การแบ่งปันข้อมูลกับผู้ดำเนินการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่ต้องจัดให้มีระบบแบ่งปันและแลกเปลี่ยนข้อมูลภัยคุกคามระหว่างผู้ดำเนินการและผู้ที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ดำเนินการทั้งหมดได้ทราบถึงข้อมูลภัยคุกคามที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคาม รวมทั้งผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งผู้ดำเนินการต้องใช้เพื่อนำไปพิจารณาปรับมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยให้เหมาะสมและบรรเทาความเสี่ยง ทั้งนี้ ในปัจจุบันสำนักงานใช้ระบบ AVSEC Secure Portal ในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น

6.7 การร้องให้ปรับเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบิน

กรณีรัฐหนึ่งรัฐใดมีคำขอให้เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษสำหรับเที่ยวบินใดนั้น ประเทศไทยจะพิจารณาให้การสนับสนุนในกรณีจำเป็น โดยในการพิจารณาคำร้องขอนั้นจะพิจารณาถึงขั้นตอนการปฏิบัติของรัฐที่ร้องขอ ผู้แทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้แทนของผู้ดำเนินการสนามบินที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องทราบข้อมูลของภัยคุกคามที่เป็นเหตุให้ต้องปรับเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยด้วย นอกจากนี้ ในการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยต้องเป็นไปภายใต้กรอบที่กำหนด รวมถึงต้องประสานกับผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องถึงความชัดเจนทั้งในด้านระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของมาตรการ รวมถึงภาระค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้น

6.7.1 กรณีประเทศไทยร้องขอ ประเทศไทยอาจร้องขอให้เที่ยวบินที่ทำการบินออกจากรัฐหนึ่งรัฐใดรัฐใดปรับเปลี่ยนมาตรการรักษาความปลอดภัยได้ การร้องขอนั้นต้องเป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง โดยพิจารณาร่วมกับปัจจัยอื่น อย่างน้อยดังนี้

- (1) ข้อมูลของหน่วยงานความมั่นคง
- (2) ภัยคุกคามที่เกิดหรืออาจเกิด
- (3) ผลการประเมินความเสี่ยง และ/หรือข้อกังวลด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญ

(Significant Security Concern) จากการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA)

- (4) อุบัติการณ์ร้ายแรงด้านการรักษาความปลอดภัยที่เกิดหรือเคยเกิดขึ้น
- (5) ความสามารถของผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องในการปรับเปลี่ยนมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัย
- (6) ระยะเวลาที่ต้องดำเนินการในการปรับเปลี่ยนมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไป

อย่างมีประสิทธิภาพ

- (7) ข้อมูลอื่นใดที่แสดงให้เห็นได้ว่ารัฐที่รับการร้องขอมีความเสี่ยงในระบบการรักษาความปลอดภัย

6.7.1.1 การร้องขอนั้นประเทศไทยจะดำเนินการภายใต้กรอบนโยบายและกฎหมาย โดยต้องพิจารณาอย่างน้อย ดังนี้

- (1) หน้าที่ของประเทศไทยตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งทางอากาศ
- (2) คำร้องขอนั้นตั้งอยู่บนผลการประเมินความเสี่ยงและการประเมินภัยคุกคาม
- (3) มีกรอบระยะเวลาที่เหมาะสมเพียงพอในการหารือกับรัฐอื่น
- (4) ได้แบ่งปันข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงอธิปไตยของรัฐ
- (5) ได้ทบทวนประสิทธิภาพของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้อยู่ ก่อนพิจารณาเพิ่มมาตรการ

รักษาความปลอดภัย

6.7.1.2 ขั้นตอนการดำเนินการทำคำร้องขอ ต้องพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

- (1) พิจารณว่ามีหน่วยงานใดบ้างที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
- (2) จัดให้มีการหารือกับหน่วยงานระดับชาติที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้ดำเนินการอื่น (หากจำเป็น)
- (3) พิจารณาว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยที่ร้องขอนั้นให้ผลประการใด
- (4) พิจารณามาตรการรักษาความปลอดภัยอื่นซึ่งอาจเป็นทางเลือก นอกเหนือจากมาตรการรักษาความปลอดภัยที่จะร้องขอ
- (5) กำหนดกรอบระยะเวลาที่เหมาะสมที่อาจต้องใช้ในการพิจารณาลักษณะและความฉุกเฉินของภัยคุกคาม
- (6) จัดให้มีขั้นตอนสำหรับการแบ่งปันผลการประเมินความเสี่ยง
- (7) จัดให้มีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอว่าการเพิ่มมาตรการนั้นยังมีความจำเป็นหรือไม่

ทั้งนี้ สำหรับรัฐซึ่งเป็นสนามบินต้นทาง หากได้ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่รัฐอื่นร้องขอมาแล้ว ควรแจ้งให้รัฐที่ร้องขอนั้นทราบ

6.7.2 กรณีประเทศไทยได้รับคำร้องขอ

กรณีประเทศไทยได้รับคำร้องขอจากรัฐอื่นให้เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบินใด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานด้านความมั่นคง จะพิจารณาความเป็นไปได้ในการดำเนินการตามคำร้องขอในเบื้องต้น หากไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น ขาดเทคโนโลยีที่เหมาะสม หรือมีเหตุผลความจำเป็นอื่นใด ประเทศไทยจะเสนอรัฐผู้ร้องขอให้ใช้มาตรการอื่นแทน และหากไม่สามารถดำเนินการอื่นแทนได้ สำนักงานจะแจ้งเหตุผลให้รัฐผู้ร้องขอทราบ โดยในการพิจารณาคำร้องขอต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) หน้าที่ของประเทศไทยปรากฏตามข้อตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ในส่วนที่ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน

(2) ผลกระทบจากการประเมินความเสี่ยง

(3) ผลการทบทวนกระบวนการขั้นตอนที่ใช้อยู่ ณ ปัจจุบัน ว่าเป็นไปตามมาตรการที่มีการร้องขอแล้วหรือไม่

(4) ประเทศไทยสามารถปรับใช้มาตรการที่มีอยู่หรือเสนอมาตรการอื่นที่เทียบเท่าแทนได้หรือไม่

(5) จัดทำบันทึกข้อตกลงเพื่อเป็นการตอบรับมาตรการต่อรัฐที่ร้องขอ

อย่างไรก็ตาม กรณีที่รัฐอื่นได้แจ้งไปยังผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยโดยตรงให้เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบินหนึ่งเที่ยวบินใด ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศรายนั้น แจ้งคำร้องขอดังกล่าวมายังสำนักงาน โดยทันที เพื่อให้สำนักงานพิจารณาและ/หรือหารือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการตามคำร้องขอ

6.8 การสื่อสารเพื่อตอบโต้ต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการประสานงานและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเกี่ยวกับอากาศยานที่ตกอยู่ภายใต้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อแจ้งไปยังผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องหรืออาจเกี่ยวข้องกับโดยเร็ว ทั้งนี้ ในการแจ้งไปยังผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของรัฐอื่น สำนักงานอาจดำเนินการเองหรือขอให้ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของไทยดำเนินการส่งต่อข้อมูลดังกล่าวให้ได้

6.9 การทบทวนและการวิเคราะห์หลังเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

หลังจากเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการ ดังนี้

(1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องทบทวนและวิเคราะห์เหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้น เพื่อหาจุดอ่อนและแนวทางในการแก้ไขหรือป้องกันการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำอีก

(2) ผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ ต้องจัดทำรายงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของตนในเหตุการณ์เพื่อแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ทราบถึง อุปสรรค ปัญหา ข้อขัดข้อง และความสำเร็จในการดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิภาพในการสื่อสารของตน

กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและข้อสังเกตที่จำเป็นซึ่งอาจนำมาพิจารณาประกอบการปรับปรุงหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยและ/หรือแผนเผชิญเหตุของตน

(3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องนำข้อมูลที่ได้จากการทบทวนและวิเคราะห์ของสำนักงาน รวมถึงข้อมูลจากผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาพิจารณา และจัดให้มีการดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขอุปสรรค ปัญหา และข้อขัดข้อง ในการดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ ก่อนแจ้งการดำเนินการเช่นว่านั้นในองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทราบโดยเร็ว

บทที่ 7

การรักษาความปลอดภัยสนามบิน

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 8

การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 9

การรักษาความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ

- **ลับ** -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 10

การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
สำหรับตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 11

การรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Supplies)
และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 12

มาตรการรักษาความปลอดภัยจากการโจมตีทางอากาศ
โดยใช้อากาศยานควบคุมการบินระยะไกลขนาดเล็กหรือโดรน
(Small Remotely Piloted Aircraft Systems: RPAS or Drone)
หรืออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft Systems: UAS)

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 13

มาตรการรักษาความปลอดภัยจากการโจมตี
โดยใช้ซีปนาวุธนำวิถีจากภาคพื้นสู่อากาศแบบประทับบ่า
(Man-Portable Air Defence Systems: MANPADS)

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(ว่าง)

บทที่ 14

มาตรการปกป้องระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่สำคัญ
(Measures to protect Critical Information
and Communications Technology Systems from Cyber Attack)

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(ว่าง)

บทที่ 15

มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับผู้โดยสารประเภทพิเศษ
(Security Measures for Special Categories of Passengers)

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการbinพลเรือน
สำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ลับ -

เผยแพร่เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้อง

โปรดติดต่อ ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 16

เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ในการจัดหา (Procurement) การตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) การใช้งาน (Operation) และการบำรุงรักษา (Maintenance) เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครีวการบิน ที่มีการนำเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

16.1 การจัดหา (Procurement) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการ ดังนี้

(1) ต้องพิจารณาจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยจากรายการเครื่องมือรักษาความปลอดภัยตามที่หน่วยงาน Transportation Security Administration (TSA) หรือหน่วยงาน European Civil Aviation Conference (ECAC) ได้ให้การเห็นชอบไว้แล้ว ยกเว้นประเภทของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ไม่ได้ถูกระบุไว้ในรายการเห็นชอบของ TSA หรือ ECAC เช่น Mobile Cargo and Vehicle X-Ray, PIDS สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้พิจารณาเป็นรายกรณี

ทั้งนี้ สำหรับเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการได้จัดหาไว้ก่อนวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 ผู้ดำเนินการต้องดำเนินการซ่อมบำรุงตามระยะเวลา (Preventive maintenance) และทำการทดสอบเครื่องมือรักษาความปลอดภัยก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของเครื่องมือรักษาความปลอดภัย โดยผู้ดำเนินการต้องใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยให้เหมาะสมและใช้งานตรงตามคุณสมบัติของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยนั้น ๆ ด้วย

(2) ต้องจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับมาตรการรักษาความปลอดภัย (Security Measures)

(3) ต้องจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยโดยคำนึงถึงลักษณะการดำเนินงาน (Operation) ของผู้ดำเนินการ ภัยคุกคาม (Threat) ระดับความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Risk Level) ของผู้ดำเนินการ รวมถึงจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้ใช้บริการ ปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีด้านการรักษาความปลอดภัย

(4) ต้องจัดส่งรายละเอียดแบบและรุ่นของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยใหม่ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพิจารณาให้ความเห็นชอบ เป็นเวลาอย่างน้อย 3 เดือนล่วงหน้า ก่อนนำเครื่องมือรักษาความปลอดภัยดังกล่าวมาใช้งานเพื่อการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ สำหรับในกรณีเร่งด่วนผู้ดำเนินการอาจแจ้งล่วงหน้าเป็นเวลาน้อยกว่า 3 เดือนได้

(5) ต้องระบุถึงรายละเอียด ชนิด แบบ รุ่น และจำนวน รวมถึงรายละเอียดสถานที่ตั้งของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ (Security Programme)

(6) ต้องทำให้มั่นใจว่าสัญญาการซื้อขายเครื่องมือรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ ได้ระบุถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการออกแบบ คุณสมบัติเฉพาะ รวมถึงข้อมูลและข้อกำหนดในการบำรุงรักษาเครื่องมือรักษาความปลอดภัย

(7) ต้องทำให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอสำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องมือรักษาความปลอดภัยเพื่อให้ใช้งานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ ทั้งนี้ หมายรวมถึงการซ่อมบำรุงทั้งในรูปแบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) เพื่อให้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยกลับมาใช้งานได้ตามปกติ

(8) ควรพิจารณาเลือกใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยขั้นสูง (Advanced Security Equipment) เมื่อต้องมีการจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยใหม่ ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการรักษาความปลอดภัย

16.2 การตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการ มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) ทำให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่นำมาใช้ในการรักษาความปลอดภัยได้รับการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) อย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ

(2) จัดเก็บบันทึกรายละเอียดผลการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) ของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย

(3) ไม่นำเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ไม่ผ่านการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) และไม่ผ่านการทดสอบเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน

(4) ไม่นำเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่มีหลักฐานซึ่งทำให้เชื่อได้ว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยดังกล่าวไม่สามารถทำงานได้อย่างเหมาะสมมาใช้งาน ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการจะสามารถนำเครื่องมือรักษาความปลอดภัยดังกล่าวมาใช้งานได้ต่อเมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าเครื่องมือชิ้นนั้นได้รับการซ่อมบำรุงจนสามารถทำงานได้อย่างเหมาะสมแล้วเท่านั้น

16.3 การใช้งานและการบำรุงรักษา (Maintenance) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการ มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) จัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานและบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัย เช่น พนักงานตรวจค้น พนักงานรักษาความปลอดภัย ผู้ที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาและตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย รวมถึงพนักงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และมาตรฐานการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Training Standards)

(2) ทำให้มั่นใจว่าพนักงานและบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัย สามารถใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

(3) ทำให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสามารถทำงานสอดคล้องกับข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัย (Security) และความปลอดภัย (Safety) ที่เกี่ยวข้องก่อนจะนำมาใช้งานจริง

(4) ทำให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยได้รับการซ่อมบำรุงอย่างถูกต้องและเหมาะสม โดยผู้มีคุณสมบัติและผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสอดคล้องกับคู่มือและแนวทางการใช้เครื่องมือที่จัดทำโดยบริษัทผู้ผลิต

(5) ทำให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยได้รับการซ่อมบำรุงและปรับปรุงแก้ไขให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมอยู่เสมอ

(6) จัดเก็บบันทึกรายละเอียดการซ่อมบำรุงของเครื่องมือรักษาความปลอดภัย

(7) กำหนดให้บริษัทผู้ผลิตเครื่องมือรักษาความปลอดภัยหรือผู้ที่รับผิดชอบในการซ่อมบำรุงแจ้งผู้ดำเนินการทันทีเมื่อพบว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยได้รับการตัดแปลงหรือปรับปรุงโดยไม่ได้รับอนุญาต

16.4 การทดสอบเครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการมีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการทดสอบเครื่องมือรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ใน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมถึงคู่มือและแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสามารถทำงานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพตามที่ได้รับการออกแบบไว้

16.5 การกำหนดค่าตรวจจับมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Detection) เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ผู้ดำเนินการมีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการกำหนดค่าตรวจจับมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Detection) เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ในกฎ ระเบียบ ข้อบังคับอื่น รวมถึงคู่มือและแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ได้รับการออกแบบไว้

(ว่าง)

บทที่ 17

การจัดทำ พัฒนา ปรับปรุงแก้ไข และทบทวน แผนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม

ด้วยเหตุที่ภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการ จึงต้องทำการประเมินภัยคุกคามและทบทวนผลการประเมินภัยคุกคามเป็นประจำสม่ำเสมอ รวมทั้งต้องจัดทำ พัฒนา ปรับปรุงแก้ไข และทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) และแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ของผู้ดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคามเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าการกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาตรการรักษาความปลอดภัยและบรรเทาความเสี่ยงจากภัยคุกคาม รวมถึงข้อกำหนดที่สำคัญในแผนจะสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและมีประสิทธิภาพเพียงพอในการบรรเทาหรือป้องกันภัยคุกคาม เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม

17.1 แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ให้ความเห็นชอบ และเพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างเหมาะสม สำนักงานต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

- (1) จัดทำแผนในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรและเสนอให้ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ให้ความเห็นชอบ
- (2) ระบุหน้าที่และความรับผิดชอบของสำนักงาน ผู้ดำเนินการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลและนำแผนไปปฏิบัติ ไว้ในแผนไว้อย่างชัดเจน
- (3) ระบุมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามและจัดให้มี โดยมาตรการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- (4) จัดเก็บรักษาต้นฉบับแผนที่ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ให้ความเห็นชอบ
- (5) แจกจ่ายสำเนาแผนให้ผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งจัดทำและเก็บรักษาบันทึกการแจกจ่ายแผนที่ในรูปแบบ Hard Copy และ/หรือ Soft File ไว้เพื่อให้สามารถสืบค้นข้อมูลการแจกจ่ายได้ภายหลัง
- (6) ดำเนินการตามข้อกำหนดและมาตรการที่ระบุไว้ในแผนเพื่อปกป้องผู้โดยสาร สมาชิกลูกเรือ พนักงานภาคพื้น อากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของสนามบินจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(7) ทบทวนแผนอย่างน้อยทุก 12 เดือน เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยในแผนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

(8) พัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแผนให้มีความเป็นปัจจุบันสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศอยู่เสมอ

17.2 แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme)

ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครีวการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) ของตน ที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ (Approval) และเพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างเหมาะสม ผู้ดำเนินการ ต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) จัดทำแผนในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรและจัดให้มีการลงนามโดยผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานหรือบุคคลที่ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานมอบหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดของแผนต้องสอดคล้องกับโครงสร้างแผนหรือแนวปฏิบัติในการจัดทำแผนที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

(2) ระบุหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลและนำแผนไปปฏิบัติ ไว้ในแผนไว้อย่างชัดเจน

(3) ระบุมาตรการรักษาความปลอดภัยที่หน่วยงานของตนจัดให้มี โดยมาตรการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(4) จัดเก็บรักษาต้นฉบับแผนที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ

(5) ส่งสำเนาแผนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และแจกจ่ายแผนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งจัดทำและเก็บรักษาบันทึกการแจกจ่ายแผนในรูปแบบ Hard Copy และ/หรือ Soft File ไว้ เพื่อให้สามารถสืบค้นข้อมูลการแจกจ่ายได้ภายหลัง

ทั้งนี้ ต้องจำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย และการเข้าถึงแผนตามหลักความจำเป็นในการเข้าถึงข้อมูล (need to know basis) โดยในการแจกจ่ายต้องพิจารณาแจกจ่ายให้เฉพาะบุคคลหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลและนำแผนไปปฏิบัติเท่านั้น

(6) ดำเนินการตามข้อกำหนดและมาตรการที่ระบุไว้ในแผนเพื่อปกป้องผู้โดยสาร สมาชิกลูกเรือ พนักงานภาคพื้น อากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของสนามบินจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(7) ทบทวนแผนอย่างน้อยทุก 12 เดือน เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยในแผนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม รวมถึงข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(8) พัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแผนให้มีความเป็นปัจจุบันสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคามและแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ

17.3 แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan)

โดยทั่วไปแล้วแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) มีลักษณะเป็นแผนเชิงรุก (Proactive) ซึ่งประกอบไปด้วยมาตรการและขั้นตอนในการจัดการเกี่ยวกับภัยคุกคามในระดับที่ต่างกัน รวมถึงการนำผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมไปปฏิบัติ โดยรายละเอียดในแผนจะเป็นการคาดการณ์สถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นและให้ทุกฝ่ายเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน รวมถึงสามารถกลับไปสู่ความต่อเนื่องในการรักษาความปลอดภัยและการให้บริการตามปกติโดยเร็วที่สุด

ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งตรวจตัวตน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ของตน ที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ เพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยหรือเกิดการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัย หรือความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมการเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะมีการปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเหมาะสมและเป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างเหมาะสม ผู้ดำเนินการต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) จัดทำแผนในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรและจัดให้มีการลงนามโดยผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานหรือบุคคลที่ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานมอบหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดของแผนต้องสอดคล้องกับโครงสร้างแผนหรือแนวปฏิบัติในการจัดทำแผนที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

(2) ระบุหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยไว้ในแผนอย่างชัดเจน เช่น

(2.1) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในการแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(2.2) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการสนามบินที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินและต่อผู้ใช้สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการระบุจุดจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) ลงในแผนเผชิญเหตุสำหรับสนามบิน

(2.3) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีต่ออากาศยาน รวมถึงผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน

(2.4) หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศในการให้บริการการเดินอากาศ

(2.5) หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยความมั่นคง เช่น ตำรวจ ทหาร หน่วยงานด้านการข่าว

(2.6) หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาล หน่วยแพทย์ หน่วยงานด้านสุขภาพจิต

(2.7) หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่ทำหน้าที่บรรเทาสาธารณภัย เช่น ดับเพลิง กู้ภัย

ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการต้องพิจารณาระบุหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแผนเผชิญไว้ในเอกสารอื่นด้วยหากจำเป็นต่อการดำเนินงานตามแผน เช่น แผนรักษาความปลอดภัยและคำสั่งมอบหมายการปฏิบัติงาน

(3) ระบุขั้นตอนในการปฏิบัติและหรือแนวทางในการประสานงานระหว่างผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไว้ในแผน

(4) จัดเก็บรักษาต้นฉบับแผนที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ

(5) ส่งสำเนาแผนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และแจกจ่ายแผนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งจัดทำและเก็บรักษาบันทึกการแจกจ่ายแผนในรูปแบบ Hard Copy และ/หรือ Soft File ไว้เพื่อให้สามารถสืบค้นข้อมูลการแจกจ่ายได้ภายหลัง

ทั้งนี้ ต้องจำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย และการเข้าถึงแผนตามหลักความจำเป็นในการเข้าถึงข้อมูล (Need to know basis) โดยในการแจกจ่ายต้องพิจารณาแจกจ่ายให้เฉพาะบุคคลหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลและนำแผนไปปฏิบัติเท่านั้น

(6) เตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดในแผนโดยคำนึงถึงความเหมาะสมและความยืดหยุ่นสำหรับเหตุการณ์แต่ละประเภท และให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(7) จัดให้มีบุคลากร สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และสิ่งที่เป็นที่เพียงพอในการสนับสนุนการดำเนินการตามแผน

(8) เก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการละเมิดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อนำมาใช้ในการทบทวนหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เป็นจุดอ่อน ซึ่งจะช่วยในการป้องกันหรือลดโอกาสในการเกิดเหตุการณ์เช่นนี้อีกในอนาคต

(9) ทบทวนแผนอย่างน้อยทุก 12 เดือน เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยในแผนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม รวมถึงข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการฝึกซ้อมแผน (Security Exercise) หรือมีการนำแผนไปปฏิบัติแล้วพบว่ามาตรการที่กำหนดไว้ในแผนไม่มีประสิทธิภาพหรือไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ระดับภัยคุกคาม และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ผู้ดำเนินการต้องทบทวนและปรับปรุงแก้ไขแผนด้วย

(10) พัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแผนให้มีความเป็นปัจจุบันสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคามและแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ

17.4 หลักเกณฑ์ในการทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) และแผนเชิงเหตุ (Contingency Plan)

ในการทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) และแผนเชิงเหตุ (Contingency Plan) ที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

(1) การทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเชิงเหตุที่มีนัยสำคัญต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(2) การทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเชิงเหตุที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งรวมถึงการทบทวนตามวงรอบ ให้ผู้ดำเนินการจัดส่งเฉพาะส่วนของแผนที่มีการเปลี่ยนแปลงให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อรับทราบ และบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้เพื่อรับการตรวจสอบจากสำนักงาน

(3) “การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ” หมายถึง

(3.1) มีการนำเทคโนโลยีใหม่ที่ไม่ได้ปรากฏอยู่ในข้อกำหนดของสำนักงานมาใช้หรือมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติในการใช้เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น

(3.2) มีการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อขั้นตอนนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ

(3.3) มีการเปลี่ยนแปลงซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจของหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามแผน

(3.4) มีการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมหรือระดับภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย

(3.5) ผู้ดำเนินการจำเป็นต้องแก้ไข เพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงแผนรักษาความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของรัฐต่างประเทศที่จะเข้าไปดำเนินการ โดยมาตรฐานดังกล่าวที่สูงกว่ากฎหมายไทยหรือกฎระเบียบของสำนักงาน

(3.6) สำนักงานมีคำสั่งให้ผู้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมแผนเพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

17.5 การประเมินภัยคุกคาม

17.5.1 คณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

คณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) รวบรวมข้อมูลภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน โดยต้องรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับกลุ่มก่อการร้าย ภายในและระหว่างประเทศ กลุ่มเคลื่อนไหวรุนแรงทางการเมือง และกลุ่มอาชญากรรมต่าง ๆ

(2) ประสานงานด้านข้อมูลการข่าว ตลอดจนให้คำแนะนำเกี่ยวกับภัยคุกคาม (Threat) ต่อการบินพลเรือนที่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

(3) ประเมินภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยในการประเมินจะมีการแบ่งระดับของภัยคุกคามออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

ระดับที่ 1 ระดับต่ำ : ไม่มีข้อมูลข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้ที่ชี้ว่าการบินพลเรือนเป็นเป้าหมายเพื่อการโจมตี แต่มีความเป็นไปได้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยกลุ่มหรือบุคคลด้วยเหตุผลต่าง ๆ

ระดับที่ 2 ระดับกลาง : มีข้อมูลข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้และชี้ได้ถึงโอกาสที่น่าจะเป็นไปได้ว่าการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตี

ระดับที่ 3 ระดับสูง : มีข้อมูลข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้และชี้ได้ถึงโอกาสที่น่าจะเป็นไปได้ว่าการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตีระดับสูง

ระดับ 4 ระดับสูงสุด : มีข้อมูลข่าวกรองที่สามารถระบุได้ชี้ชัดว่าการบินพลเรือนเป็นเป้าหมายที่จำเพาะเจาะจงในการโจมตีอย่างแน่นอน

ทั้งนี้ แนวปฏิบัติตามระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย

(4) รายงานผลการประเมินภัยคุกคามให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(5) แจกจ่ายผลการประเมินภัยคุกคามให้ผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(6) ส่งเสริม สนับสนุน และให้คำปรึกษาในเรื่องภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนของประเทศไทยกับคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) ซึ่งรวมถึงการกำหนดมาตรการเพื่อบรรเทาหรือป้องกันภัยคุกคาม

17.5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ทบทวนระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนของประเทศไทยร่วมกับคณะกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส

(2) ประกาศระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนของประเทศไทยอย่างน้อยทุกไตรมาส

(3) พิจารณาปรับปรุงแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) หากจำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและภัยคุกคาม

(4) ส่งเสริม สนับสนุน และให้คำปรึกษาในเรื่องภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนของประเทศไทยกับผู้ดำเนินการ ซึ่งรวมถึงการกำหนดมาตรการเพื่อบรรเทาหรือป้องกันภัยคุกคาม

(5) ทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการได้นำมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมและสอดคล้องกับระดับภัยคุกคามไปปฏิบัติ

(6) ออกคำสั่งการรักษาความปลอดภัย (Security Directive) และจดหมายข่าว (Security Bulletin) ตามความเหมาะสม เพื่อที่จะได้ตอบสนองภัยคุกคามที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายอย่างรวดเร็ว หากมาตรการปัจจุบันไม่เพียงพอ ไม่เหมาะสม ไม่ตรงกับสถานการณ์เร่งด่วนหรือขัดกับประโยชน์สาธารณะ

(7) ออกคำสั่งการรักษาความปลอดภัย (Security Directive) ให้ผู้ดำเนินการปฏิบัติหรือจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างหนึ่งอย่างใดในกรณีที่มีความจำเป็น เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามแผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการที่ได้รับคำสั่งการรักษาความปลอดภัย (Security Directive) ต้องดำเนินการ ดังนี้

(7.1) แจ้งตอบรับคำสั่งให้สำนักงานทราบโดยทันที

(7.2) แต่งตั้งบุคคล เพื่อเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง โดยแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานทราบโดยเร็ว

(7.3) แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงมาตรการต่าง ๆ ที่ได้นำมาใช้ตามคำสั่งหรือจะนำมาใช้ในกรณีที่มีเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้ดำเนินการไม่สามารถนำมามาตรการในคำสั่งไปปฏิบัติได้ โดยผู้ดำเนินการต้องเสนอมาตรการพร้อมเหตุผลที่ใช้แทนกันได้ และแจ้งมาตรการนั้นให้กับสำนักงานเพื่อให้การเห็นชอบ ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการต้องส่งมาตรการต่าง ๆ ที่ขอใช้แทนภายในระยะเวลาที่ระบุในคำสั่ง และเมื่อผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานให้ความเห็นชอบแล้วผู้ดำเนินการจึงจะสามารถนำมาตรการนั้นไปปฏิบัติได้

(ว่าง)

บทที่ 18

การบริหารจัดการและการตอบสนอง ต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Management and Response to Acts of Unlawful Interference)

เพื่อให้การบริหารจัดการและการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดผลกระทบต่อการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่อาจเกิดจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายให้น้อยที่สุด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ จึงได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบ รวมถึงขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ ให้กับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ดำเนินการ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดมีดังนี้

18.1 หน้าที่ความรับผิดชอบ

18.1.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการและตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) บริหารจัดการและกำหนดมาตรการในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยปรึกษาหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.)

(2) กำหนดขั้นตอนการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายแก่สื่อมวลชน

(3) สื่อสารข้อมูลที่มีชั้นความลับกับรัฐต่าง ๆ องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

(4) สนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายทั้งภายในเขตหรือนอกเขตน่านฟ้าไทย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการดำเนินงานภายในเขตน่านฟ้าไทยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(5) ให้คำแนะนำและสนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายให้แก่รัฐบาล รัฐมนตรี และประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

(6) รักษาไว้ซึ่งความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

(7) ทำให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) และผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน มีทรัพยากรที่เพียงพอและพร้อมที่จะตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ

(8) ทำให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการ ทำการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุอย่างสม่ำเสมอตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

(9) ทำให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการได้จัดให้มีการฝึกอบรมและมอบอำนาจให้กับบุคลากรของตนที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือหรือจัดการเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจช่วยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ดำเนินการสามารถดำเนินการได้ล่วงหน้าตามแผน

(10) กำหนดมาตรการในการป้องกันสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอาจถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(11) กำหนดมาตรการในการป้องกันอากาศยาน เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานอาจถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในขณะที่จอดอยู่บนพื้นดิน และกำหนดให้มีการแจ้งก่อนการมาถึงของอากาศยานให้กับหน่วยงานของสนามบิน

(12) กำหนดขั้นตอนสำหรับตรวจสอบอากาศยาน รวมถึงแจ้งผู้ดำเนินการเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานอาจถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(13) กำหนดแนวทางในการจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยที่อาจถูกนำมาใช้ในการก่อวินาศกรรมตามความเหมาะสม

(14) จัดให้มีการสอบสวนในกรณีที่มีความพยายามหรือการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

18.1.2 ผู้ดำเนินการ

ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) และผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการและตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนเผชิญเหตุ โดยต้องทำการทบทวนแผนเป็นประจำอย่างน้อยทุก 12 เดือน โดยการจัดทำแผนเผชิญเหตุให้เป็นไปตามโครงสร้างแผนหรือแนวทางที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

ทั้งนี้ แผนเผชิญเหตุต้องมีรายละเอียดในการตอบสนองต่ออุบัติการณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะในกรณีของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต้องมีการระบุเกี่ยวกับขั้นตอนการเตรียมพร้อมล่วงหน้าเพื่อรับการติดต่อประสานงานจากญาติและผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารบนอากาศยานที่เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(2) จัดให้มีการฝึกอบรมและมอบอำนาจให้กับบุคลากรที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือหรือจัดการเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อให้สามารถทำงานในฐานะที่มุกฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) สนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับการร้องขอ

(4) สนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายทั้งภายในเขตน่านฟ้าไทย หรือนอกเขตน่านฟ้าไทยซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการดำเนินงานภายในเขตน่านฟ้าไทย

(5) ตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยทันทีในบริเวณพื้นที่ซึ่งอยู่ในความดูแลของตนเอง โดยในกรณีของผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศพื้นที่ดังกล่าวให้หมายรวมถึงพื้นที่สนามบินที่มีการควบคุมรักษาความปลอดภัยและที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมถึงบริเวณอื่นใดตามความจำเป็นและเหมาะสม

(6) ผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) ที่สนามบินสำหรับใช้ในการบริหารจัดการเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยหรือภาวะฉุกเฉินอื่น ๆ และต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

(7) ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำให้มั่นใจว่าการให้ความช่วยเหลือด้านการแพทย์ การเยียวยา รักษาจิตใจโดยหน่วยงานด้านสาธารณสุข และการบริการสนับสนุนภาวะฉุกเฉินอื่น ๆ ถูกจัดเตรียมให้มีความพร้อมและอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้เพื่อรองรับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายอยู่เสมอ

(8) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) และผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ต้องทำให้มั่นใจว่าเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศถูกจัดเตรียมให้มีความพร้อมและอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้เพื่อรองรับอากาศยานที่ถูกกระทำหรืออาจถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายอยู่เสมอ

(9) ผู้ดำเนินการซึ่งถูกกระทำหรือพยายามกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ทราบผ่านช่องทางและกรอบระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

(9.1) แจ้งให้ทราบทันทีด้วยวาจาเมื่อเกิดเหตุการณ์ โดยแจ้งไปยังหมายเลขติดต่อที่ระบุในผังการแจ้งเหตุของแผนเผชิญเหตุที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงาน

(9.2) แจ้งให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดทำรายงานเบื้องต้น (Preliminary Report) และให้นำส่งสำนักงานภายใน 7 วัน นับแต่เกิดเหตุ ทั้งนี้ ในการจัดทำรายงานให้ใช้แบบฟอร์ม “ใบรายงานเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE)” ที่สำนักงานกำหนด

(9.3) แจ้งให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และให้นำส่งสำนักงานภายใน 30 วัน นับแต่เกิดเหตุ ทั้งนี้ สำนักงานไม่ได้กำหนดแบบฟอร์มไว้เป็นการเฉพาะ แต่ข้อมูลที่ปรากฏในรายงานต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ทั้งหมดและการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ต้นจนกระทั่งหลังเหตุการณ์จบลงเท่าที่จะสามารถรวบรวมได้ ทั้งนี้ รวมถึงข้อมูลในรูปแบบอื่นนอกเหนือจากข้อมูลในรูปแบบเอกสารด้วย เช่น ภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟล์เสียง เป็นต้น

(10) ผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต้องส่งรายงานในส่วนของตนที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์มายังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายใน 30 วัน นับแต่เกิดเหตุ ทั้งนี้ สำนักงานไม่ได้กำหนดแบบฟอร์มไว้เป็นการเฉพาะ แต่ข้อมูลที่ปรากฏในรายงานต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ทั้งหมดและการดำเนินการเฉพาะในส่วนที่ตนเกี่ยวข้อง ตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งหลังเหตุการณ์จบลงเท่าที่จะสามารถรวบรวมได้ ทั้งนี้ รวมถึงข้อมูลในรูปแบบอื่นนอกเหนือจากข้อมูลในรูปแบบเอกสารด้วย เช่น ภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟล์เสียง เป็นต้น

18.2 การฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Security Exercise)

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้ผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม อีกทั้งเป็นไปตามวิธีปฏิบัติและขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ผู้ดำเนินการต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Security Exercise) ภายใต้สถานการณ์ที่ผู้ดำเนินการกำหนดให้ครบทุกหัวข้อโดยเรียงลำดับความสำคัญตามผลการประเมินความเสี่ยงของตน

18.2.1 ผู้ดำเนินการสนามบิน

ผู้ดำเนินการสนามบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

- (1) จัดให้มีการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (2) ทำการฝึกซ้อมอย่างน้อยตามจำนวนครั้งที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด มีรายละเอียด ดังนี้

ประเภทการฝึกซ้อม ประเภทของสนามบิน	การฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise) หรือ การฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise)	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise)
สนามบินประเภทที่ 1	อย่างน้อยทุก 12 เดือน	อย่างน้อยทุก 24 เดือน
สนามบินประเภทที่ 2-6	อย่างน้อยทุก 12 เดือน	อย่างน้อยทุก 36 เดือน

หมายเหตุ รายชื่อของสนามบินประเภทที่ 1 - 6 จะถูกประกาศไว้ในระบบ AVSEC Secure Portal ของสำนักงาน

(3) แจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องในการฝึกซ้อมทราบก่อนทำการฝึกซ้อม ทั้งนี้ สำนักงานอาจพิจารณาเข้าร่วมในทีมผู้ประเมินหรือเข้าร่วมสังเกตการณ์ตามที่เห็นสมควร

(4) ทำการสรุปและประเมินผล โดยนำผลการประเมินมาพิจารณาปรับปรุง แก้ไข สำหรับใช้ในการฝึกซ้อมครั้งต่อไปเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือเมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผลการฝึกซ้อมจะต้องจัดทำบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรและพร้อมให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบเมื่อมีการร้องขอ

18.2.2 ผู้ดำเนินการอื่น

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (METP) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AISP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน มีหน้าที่และความรับผิดชอบที่ต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ให้ความร่วมมือและเข้าร่วมการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนกับผู้ดำเนินการสนามบินเมื่อได้รับแจ้ง

(2) จัดให้มีการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอย่างน้อยทุก 12 เดือน โดยอาจจัดเป็นการภายในเฉพาะหน่วยงานของตนหรือเชิญหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมด้วย ทั้งนี้ การฝึกซ้อมที่จัดขึ้นอาจทำในรูปแบบการฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise) หรือการฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) หรือการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise)

(3) แจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องในการฝึกซ้อมทราบก่อนทำการฝึกซ้อม ทั้งนี้ สำนักงานอาจพิจารณาเข้าร่วมในทีมผู้ประเมินหรือเข้าร่วมสังเกตการณ์ตามที่เห็นสมควร

(4) ทำการสรุปและประเมินผล โดยนำผลการประเมินมาพิจารณาปรับปรุง แก้ไข สำหรับใช้ในการฝึกซ้อมครั้งต่อไปเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือเมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผลการฝึกซ้อมจะต้องจัดทำบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรและพร้อมให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบเมื่อมีการร้องขอ

18.3 การปฏิบัติการแรกเริ่ม (Initial Action)

ในกรณีที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตำรวจ ทหาร หน่วยงานการข่าว ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ หรือหน่วยงานอื่นใด ได้รับข้อมูลข่าวสารบ่งชี้ว่ากำลังจะเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือได้รับข้อมูลในระหว่างที่เกิดเหตุหรือได้รับข้อมูลเมื่อเหตุการณ์นั้นได้เสร็จสิ้นลงแล้ว หน่วยงานดังกล่าวมีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) เริ่มปฏิบัติการตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ

(2) เก็บรวบรวมและบันทึกข้อมูลข่าวสารนั้นให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้เพื่อให้สามารถประเมินสถานการณ์ได้อย่างถูกต้องแม่นยำมากที่สุด

(3) แจ้งข้อมูลข่าวสารไปยังทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ

(4) ร่วมประเมินข้อมูลข่าวสารที่ได้รับแจ้งกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก่อนพิจารณาดำเนินการหรือปฏิบัติการใด ๆ เพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์ดังกล่าวตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ

ทั้งนี้ เพื่อให้การประเมินข้อมูลข่าวสารถูกต้องและแม่นยำ ผู้ทำการประเมินจะต้องนำข้อมูลข่าวสารที่ได้รับมาทั้งหมดมาพิจารณาร่วมกับข้อมูลการข่าวอื่นที่ปรากฏหรือสามารถหาได้ โดยหน่วยงานการข่าวหรือหน่วยงานมั่นคงในพื้นที่ต้องทำการประเมินร่วมกับหน่วยงานที่ได้รับข้อมูลข่าวสารและผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ส่วนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบในการประสานงานหรือสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

(5) ใช้วิธีการประเมินข้อมูลข่าวสารแบบ “วิธีการระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้ (Positive Target Identification : PTI)” เพื่อจัดประเภทภัยคุกคามเป็น “เฉพาะเจาะจง” (Specific) หรือ “ไม่เฉพาะเจาะจง” (Non-Specification) หรือ “ไม่จริง” (Hoax)

ทั้งนี้ การที่จะระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้ (PTI) ข้อมูลที่ได้รับแจ้งต้องประกอบด้วยข้อมูลอ้างอิง โดยเฉพาะเจาะจงของเป้าหมายที่จะถูกหรือถูกโจมตี เช่น ในกรณีที่มีการแจ้งว่าจะมีการโจมตีอากาศยาน ข้อมูลที่ได้รับมาจะต้องประกอบด้วยชื่อเที่ยวบิน (Flight Number) เวลาออกเดินทาง (Departure Time)

หรือจุดที่อากาศยานจอดหรือทำการบินอยู่ ณ เวลาที่แจ้งเหตุ (Actual Location) รวมถึงข้อมูลเฉพาะเจาะจงอื่น ๆ ที่น่าเชื่อถือสำหรับการใช้ในการประเมิน อนึ่ง นโยบายหรือข้อกำหนดที่จะนำมาพิจารณาและสรุปว่ามีเป้าหมายที่ยืนยันได้ (PTI) หรือไม่นั้น ให้ถือเป็นความลับและจำกัดการเข้าถึงไว้เฉพาะผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้น

(6) ดำเนินการหรือปฏิบัติการใด ๆ เพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์ดังกล่าวตามขั้นตอนที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ

(7) ในกรณีที่มีความเป็นไปได้สูงว่าอากาศยานอาจถูกกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(7.1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบโดยเร็วที่สุด และ

(7.2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศและ/หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องทำการตรวจอากาศยาน (Inspection)

(8) ในกรณีที่มีความเป็นไปได้สูงว่าอากาศยานที่จอดอยู่ (On the ground) อาจถูกโจมตี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการ ดังนี้

(8.1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด และ

(8.2) ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมกับอากาศยานที่ตกเป็นเป้าโจมตีตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ

18.4 การสั่งการ (Command)

บุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสั่งการเมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังนี้

(1) ประธานคณะกรรมการนโยบายและอำนาจการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (นอก.) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสั่งการระดับบริหาร (Executive Command) เพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย โดยในกรณีที่ประธานคณะกรรมการไม่อยู่ให้เป็นผู้รับผิดชอบของรองประธานคณะกรรมการฯ

(2) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสั่งการระดับปฏิบัติการ (Operational Command) เพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยาน การสั่งการระดับปฏิบัติการจะถูกระบุดำเนินการโดย

(2.1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยการประสานงานกับผู้ให้บริการจราจรทางอากาศและผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในขณะที่อากาศยานทำการบิน หรืออากาศยานกำลังเคลื่อนตัวบนทางขับทันทีหลังจากนำอากาศยานลงจอดจนกระทั่งอากาศยานหยุด หรือนับจากเวลาที่อากาศยานเริ่มเคลื่อนตัวบนทางขับก่อนนำอากาศยานขึ้นบิน จนกระทั่งถึงเวลาที่อากาศยานได้บินออกจากรันเวย์ไทย

(2.2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ นับจากเวลาที่อากาศยานหยุดเคลื่อนตัวหลังจากอากาศยานลงจอด จนกระทั่งถึงเวลาที่สถานการณ์สิ้นสุดลงหรือเวลาที่อากาศยานเริ่มเคลื่อนตัวบนทางขับก่อนจะบินขึ้น (Take-Off)

18.5 การควบคุม (Control)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมการปฏิบัติการและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังนี้

(1) กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการ (Activate) ศูนย์ควบคุมอุบัติเหตุแห่งชาติ (The National Incident Control Center: NICC) และปฏิบัติการตามทีระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ (National Contingency Plan) เมื่อได้รับแจ้งเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(2) หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการและปฏิบัติการของศูนย์ควบคุมอุบัติเหตุแห่งชาติ (The National Incident Control Center: NICC) และศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (Emergency Operations Centre : EOC) ต้องทำให้มั่นใจว่าศูนย์เหล่านี้ได้รับการดูแลรักษาและทดสอบการใช้งานเป็นประจำ โดยอุปกรณ์การสื่อสารทั้งหมดต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้เสมอ

(3) ผู้ดำเนินการสนามบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการ (Activate) ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (Emergency Operations Centre: EOC) และปฏิบัติการตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุของสนามบิน (Airport Contingency Plan) เมื่อได้รับแจ้งเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้น ณ สนามบิน หรือส่งผลกระทบต่ออากาศยานในระหว่างทำการบิน (Aircraft in Flight)

(4) ผู้ดำเนินการสนามบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดตั้งกลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน (An Aviation Security Response Group) ภายใต้การควบคุมของศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) เพื่อจัดการและประสานงานในการตอบสนองต่อเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจี้อากาศยาน โดยกลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน ควรประกอบด้วยผู้แทนจากฝ่ายต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- (4.1) ผู้ดำเนินการสนามบิน
- (4.2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- (4.3) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- (4.4) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- (4.5) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (4.6) หน่วยงานความมั่นคง
- (4.7) หน่วยงานตามทีระบุในแผนเผชิญเหตุ

ทั้งนี้ กลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน จะเป็นศูนย์ประสานงานที่สำคัญสำหรับควบคุมและประสานงานกับหน่วยงานที่ต้องตอบสนองด้านการบินในระดับสนามบิน โดยกลุ่มมีหน้าที่หลักในการสนับสนุนทางเทคนิคและให้คำแนะนำการดำเนินงานด้านการบินให้กับผู้สั่งการจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยใช้ข้อมูลและการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย

18.6 ข้อกำหนดในการให้บริการการเดินอากาศ (Provision of air navigation services)

โดยที่พื้นดิน (On the ground) คือ จุดที่ปลอดภัยที่สุดสำหรับอากาศยานที่ถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องอนุญาตและอำนวยความสะดวก รวมถึงดำเนินการอื่นใดเพื่อให้อากาศยานสามารถลงจอดได้อย่างปลอดภัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

18.6.1 ประเทศไทย

ประเทศไทยโดยประธานคณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (นอก.) หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จะต้องปรึกษารัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศและจะต้องร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ เพื่อจุดประสงค์ของการเตรียมการตอบสนองร่วมกันต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายในขอบเขตที่สามารถปฏิบัติได้เมื่อใช้มาตรการในดินแดนของรัฐ เพื่อให้ผู้โดยสาร และผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานของอากาศยานเป็นอิสระจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมาย ประเทศไทยต้องประสานงานเพื่อหารือและใช้ประสบการณ์และความสามารถของรัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศ รัฐของผู้ผลิต และรัฐของผู้จดทะเบียนอากาศยาน หากจำเป็น

18.6.2 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองอากาศยานที่ถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายที่บินผ่านเข้ามาในน่านฟ้าไทยตลอดช่วงเวลาที่ทำการบินอยู่ในอาณาเขตประเทศไทย พร้อมทั้งส่งข้อมูลไปยังรัฐอื่นที่มีความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศตลอดเส้นทางที่เกี่ยวข้อง รวมถึงที่สนามบินปลายทางหรือสนามบินที่คาดว่าจะลงจอด เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเตรียมความพร้อมและดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา

(2) ให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองอากาศยานที่ถูกกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายที่บินผ่านเข้ามาในน่านฟ้าไทยและมีความประสงค์ที่จะลงจอด ณ สนามบินใด ๆ ของประเทศไทย พร้อมทั้งเตรียมพร้อมต่อการลงจอดฉุกเฉิน รวมถึงดำเนินการตามความเหมาะสม เพื่อเร่งการดำเนินการตาม ขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงจอด รวมถึงการอนุญาตให้ลงจอด

(3) นำอากาศยานที่ลงจอดไปยังจุดจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) และดำเนินการต่อไปตามขั้นตอนที่ระบุในแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง

18.6.3 ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการสนามบิน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการสนามบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) รับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการจัดการตามแผนเผชิญเหตุ เมื่อได้รับการแจ้งเหตุการกระทำ อันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้นที่สนามบิน หรือมีผลกระทบต่ออากาศยานที่ทำการบิน โดยรวมถึงกรณีอากาศยานมีความผิดปกติ (อากาศยานที่ล้มเหลวในการตอบสนอง)

(2) ปฏิบัติการตามขั้นตอนที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ เมื่ออากาศยานลงจอดในจุดจอดอากาศยาน ที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) แล้ว

(3) นำมาตรการที่เหมาะสมและสามารถปฏิบัติได้มาใช้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าอากาศยาน ที่จอดเรียบร้อยแล้ว ได้ถูกห่มหิ้วให้จอดอยู่กับพื้นและมีการควบคุมรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม เว้นแต่มีเหตุจำเป็นที่อากาศยานจะต้องเดินทางต่อไปเพื่อรักษาชีวิตคนที่อยู่บนอากาศยาน ทั้งนี้ การพยายาม ที่จะถ่วงเวลาอากาศยานที่จอดอยู่บนพื้นดินจะต้องไม่ทำให้อากาศยานใช้การไม่ได้ หากมีกรณีที่ต้องให้ อากาศยานออกเดินทางได้

18.7 การสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ (Specialist Support)

เพื่อให้การตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นไปอย่างรวดเร็วและเหมาะสม ผู้ดำเนินการต้องขอรับการสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) กรณีที่มีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้นในประเทศไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงกลาโหมต้องสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญตามความเหมาะสม โดยให้ระบุนุ บบาทและความรับผิดชอบของทีมที่ให้การสนับสนุน รวมถึงวิธีการติดต่อเพื่อให้มาเริ่มปฏิบัติการไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง

(2) กรณีที่มีเหตุจี้อากาศยานที่เกิดขึ้นในประเทศไทย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องสนับสนุนทีมผู้เชี่ยวชาญ อย่างน้อยดังนี้

(2.1) ทีมเจรจาต่อรองตัวประกัน (Hostage Negotiation Team)

(2.2) ลำมาเพื่อช่วยเหลือในการเจรจาต่อรอง (กระทรวงการต่างประเทศ)

(2.3) ทีมปฏิบัติการช่วยเหลือตัวประกัน (กระทรวงกลาโหมและ/หรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

(2.4) นักจิตวิทยา (กระทรวงสาธารณสุข)

(2.5) หน่วยเก็บกู้วัตถุระเบิด (Explosive Ordnance Disposal : EOD unit) (ผู้ดำเนินการสนามบิน/สำนักงานตำรวจแห่งชาติ/กระทรวงกลาโหม)

(2.6) ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(2.7) ผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ ตามความจำเป็น

ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่นอกเหนือจากเหตุจี้อากาศยานซึ่งมีความจำเป็นต้องขอสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ ให้ผู้ดำเนินการพิจารณาร้องขอการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็นด้วย

18.8 สื่อมวลชน (News Media)

เพื่อเป็นการควบคุมข้อมูลข่าวสารในระหว่างที่เกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องให้น้อยที่สุด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ประธานศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จะเป็นผู้แถลงข่าวหรือให้ข้อมูลกับสื่อมวลชนเท่านั้น โดยขึ้นอยู่กับการประเมินสถานการณ์ ประเภทของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และระดับของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนั้น ทั้งนี้ ห้องที่จะใช้ในการแถลงข่าวต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ พร้อมต่อการใช้งาน และแยกออกจากศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC)

(2) หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการร่วมกันประเมินแล้วว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบในระดับประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องส่งข้อมูลทั้งหมดในระหว่างที่เกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ให้ผู้อำนวยการสำนักงานหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายภายใต้การประสานงานกับประธานศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) รวบรวมและจัดการ เพื่อให้แน่ใจว่าได้ควบคุมข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องกับสื่อมวลชน ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับการสั่งการระดับบริหาร (Executive Command) ซึ่งเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการนโยบายและผู้อำนวยการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (นอก.)

(3) ผู้สั่งการในระดับปฏิบัติการ (Operational Commander) หน่วยงานกำกับดูแล หน่วยงานภาครัฐ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ต้องประสานข้อมูลระหว่างกันเพื่อหลีกเลี่ยงการให้ข้อมูลที่ขัดแย้งหรือให้ข้อมูลที่ผิดพลาดแก่สื่อมวลชน โดยสื่อมวลชนต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาค ได้รับข้อมูลอย่างสมเหตุสมผลจากประธานศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงใด ๆ ที่จะทำให้สถานการณ์เลวร้ายลง

18.9 การรายงาน (Reporting)

การส่งต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กับรัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เมื่อเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ถือเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้รัฐที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินมาตรการตอบโต้หรือตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้อย่างเหมาะสม โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ทำให้มั่นใจว่ามีการส่งผ่านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายให้รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยในกรณีที่เป็นการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานต้องส่งข้อมูลให้กับ

- (1.1) รัฐที่จดทะเบียนอากาศยาน
- (1.2) รัฐที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศลงจอด
- (1.3) รัฐซึ่งมีประชาชนเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์
- (1.4) รัฐซึ่งประชาชนถูกจับเป็นตัวประกัน
- (1.5) รัฐซึ่งมีประชาชนอยู่บนอากาศยาน
- (1.6) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

(2) จัดทำและส่งรายงานให้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนี้

(2.1) รายงานการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายฉบับเบื้องต้น (Preliminary Report) ซึ่งจัดทำโดยใช้หนึ่งในภาษาทางการของ ICAO และต้องส่งให้ ICAO ภายใน 30 วัน นับแต่เกิดเหตุ

(2.2) รายงานการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ซึ่งจัดทำโดยใช้หนึ่งในภาษาทางการของ ICAO และต้องส่งให้ ICAO ภายใน 60 วัน นับแต่เกิดเหตุ

บทที่ 19

การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) เป็นเอกสารที่กล่าวถึงกรอบนโยบายและข้อกำหนดที่สำคัญเกี่ยวกับการฝึกอบรมและการรับรองบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย

19.1 วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

(1) กำหนดแนวทางในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ (ASTP)

(2) กำหนดแนวทางและขอบเขตในการคัดเลือกและฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องหรือบุคลากรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินที่กำหนดขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(3) กำหนดแนวทางและขอบเขตในการรับรองบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(4) ทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีความรู้ความเข้าใจด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงสามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(5) ส่งเสริมให้เกิดการสร้างตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ให้กับบุคคล หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสาธารณชน

19.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

19.2.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ที่ได้รับความเห็นชอบโดยคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) และทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำตามวงรอบที่กำหนด

(2) แจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง

(3) ให้ความเห็นชอบแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ (ASTP)

(4) กำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

19.2.2 ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครีวการบิน

ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครีวการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ทำให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

(2) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ (ASTP) ที่ได้รับความเห็นชอบโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอตามวงรอบที่กำหนด

(3) ทำให้มั่นใจว่าบุคคลใด ๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย มีความรู้เกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมทั้งแผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) ของผู้ดำเนินการที่บุคคลนั้นจำเป็นต้องทราบในการปฏิบัติหน้าที่

(4) ไม่อนุญาตให้พนักงานของตนหรือพนักงานตามสัญญาจ้าง (Outsource) ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เว้นแต่บุคคลนั้นจะได้รับการฝึกอบรมตามที่ระบุในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ทั้งนี้ รายละเอียดอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

บทที่ 20

การควบคุมคุณภาพในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เป็นเอกสารที่กล่าวถึงกรอบนโยบายและข้อกำหนดที่สำคัญเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการ

20.1 วัตถุประสงค์ของแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- (1) เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
- (2) เพื่อให้แน่ใจว่ามาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่กำหนดและจัดทำขึ้นได้ถูกนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ
- (3) เพื่อหาจุดอ่อนในระบบรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- (4) เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขในการจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และปิดจุดอ่อนในระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

20.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

20.2.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

- (1) ดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพกับผู้ดำเนินการที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)
- (2) จัดทำและปรับปรุงแก้ไขแผนการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพประจำปี
- (3) จัดทำรายงานงบประมาณและรายงานสรุปผลการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพประจำปี
- (4) จัดทำสรุปผลการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ดำเนินการ
- (5) ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงและผลการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานในกรณีที่จำเป็น
- (6) ทำการสอบสวน (Investigation) การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นหรือที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่สำคัญของผู้ดำเนินการภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
- (7) จัดให้มีระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System)

20.2.2 ผู้ดำเนินการ

ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) ผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSP) ตัวแทนควบคุมการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการคร้ວการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

(1) จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายใน (Internal Quality Control Programme) ให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

(2) แต่งตั้งผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Internal Auditor) อย่างเป็นทางการ

(3) ดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพภายในตามผลการประเมินความเสี่ยงของตนเอง

20.3 กิจกรรมควบคุมคุณภาพ

กิจกรรมควบคุมคุณภาพตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ประกอบด้วย

(1) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit)

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) เป็นการตรวจสอบเชิงลึกในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ทั้งระบบ

(2) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection)

การตรวจสอบประสิทธิผลของการนำมาตราการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านไปปฏิบัติ โดยแจ้งให้ทราบหรือไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า

(3) การทดสอบ (Test)

การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) เป็นการทดสอบมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินทั้งในรูปแบบลับและเปิดเผย โดยการจำลองสถานการณ์ความพยายามจะกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(4) การสำรวจ (Survey)

การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Security Survey) เป็นการประเมินความต้องการด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการระบุจุดอ่อนต่าง ๆ ที่อาจจะถูกคนร้ายโจมตีหรือกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงการให้คำแนะนำปรับปรุงแก้ไขจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องที่มี

ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

20.4 การพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

20.4.1 ข้อมูลประกอบการจัดทำแผนการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพ

ในการจัดทำแผนการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อพิจารณาจัดลำดับความสำคัญและกำหนดความถี่ในการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพ โดยใช้ข้อมูลทั้งสองส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยตรง (Security Information) และข้อมูลทั่วไปของผู้ดำเนินการ (Non-Security Information) อย่างน้อย ดังนี้

1. การประเมินภัยคุกคาม (threat assessment)
2. การบริหารจัดการความเสี่ยง (risk management)
3. ขอบเขตหรือลักษณะการดำเนินงานของสนามบิน (extent of airport operations)
4. ความถี่ในการปฏิบัติการบิน (frequency of aircraft operations)
5. จำนวนในการปฏิบัติการบิน (volume of aircraft operations)
6. โอกาสหรือความน่าจะเป็นในการเกิดเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (likelihood of act of unlawful interference)
7. การทำการบินของเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงสูง (presence of high-risk aircraft operators of flights)
8. ผลการติดตามการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (outcome of previous monitoring activities carried out by appropriate authority)
9. ผลการติดตามการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยโดยองค์กรหรือหน่วยงานระหว่างประเทศ (outcome of previous monitoring activities carried out by regional or international organization)
10. ผลการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพตามข้อกำหนดระดับชาติของผู้ดำเนินการสนามบิน (history of compliance with national requirements by the airport operators)
11. ผลการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพตามข้อกำหนดระดับชาติของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (history of compliance with national requirements by the aircraft operators)
12. ผลการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพตามข้อกำหนดระดับชาติของผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้อง (history of compliance with national requirements by any other regulated entities)
13. ข้อบกพร่องหรือสิ่งที่ตรวจพบจากการดำเนินงานกิจกรรมควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้อง (finding of internal quality control measures, whenever they are required)
14. ความจำเป็นในรูปแบบใหม่หรือความจำเป็นที่เกิดขึ้นใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน (new and emerging needs in the field of aviation security)
15. รายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยในปีที่ผ่านมา (reports of any security occurrences from the previous year)
16. ข้อมูลการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญของผู้ดำเนินการสนามบินในปีที่ผ่านมา เช่น ลักษณะการดำเนินงาน แผนผังสนามบิน หรือเครื่องมือรักษาความปลอดภัย เป็นต้น (information regarding

significant modifications during previous year in terms of airport layout or operation, or security equipment, etc.)

17. ข้อมูลการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญเกี่ยวกับการปฏิบัติการบินในปีที่ผ่านมา (information regarding significant modifications during previous year in terms of aircraft operations)

18. ปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องจากผู้ดำเนินการสนามบิน (a request from an airport operator)

19. ปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ (a request from an aircraft operator)

20. ปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่มีการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยไปปฏิบัติ (a request from any other entities involved in the implementation of security measures)

ทั้งนี้ เมื่อทำการรวบรวมข้อมูลทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยตรง (Security Information) และข้อมูลทั่วไป (Non-Security Information) ของผู้ดำเนินการที่อยู่ภายใต้แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) แล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะพิจารณาแบ่งกลุ่มผู้ดำเนินการออกเป็นกลุ่มย่อย (Sub-Segment) ก่อนดำเนินการจัดลำดับความสำคัญ (Priority Ranking) และกำหนดความถี่ (Frequency) ในการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพสำหรับกลุ่มย่อยแต่ละกลุ่มต่อไป โดยรายละเอียดในการพิจารณาให้เป็นไปตามแผนการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประจำปี (AVSEC Annual Quality Control Activity Plan : QCP) ของสำนักงาน

20.5 การสอบสวน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบที่ต้องดำเนินการสอบสวน (Investigation) การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นหรือที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ของผู้ดำเนินการในกรณีที่สำคัญ ทั้งนี้ ผลการสอบสวนจัดเป็นรายงานที่มีชั้นความลับและต้องนำเสนอให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานพิจารณาสั่งการตามเห็นสมควรต่อไป

20.6 ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต้องจัดทำระบบรายงานที่มีชั้นความลับที่เปิดโอกาสให้ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน พนักงานภาคพื้น และสาธารณชน ให้ข้อมูลแก่สำนักงาน เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือประเด็นซึ่งเป็นการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ระบบการรายงานควรเป็นที่รับรู้ของสาธารณชนที่สนามบิน และที่ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินว่ามีระบบนี้อยู่ ทั้งนี้ ข้อมูลหรือรายชื่อของผู้ให้ข่าวทางลับต้องถูกเก็บไว้อย่างเป็นความลับ

บทที่ 21

การสนับสนุนทางการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

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

(1) การพิจารณาร่วมกันควรเกิดขึ้นก่อนที่จะเกิดต้นทุนการรักษาความปลอดภัยจากผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือหน่วยงานอื่น ๆ

(2) ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องอาจเรียกเก็บต้นทุนของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินจากผู้ให้บริการด้วยความยุติธรรมและเสมอภาค ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการพิจารณาร่วมกัน

(3) การเก็บค่าใช้จ่ายหรือการโอนต้นทุนการรักษาความปลอดภัยใด ๆ ควรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับต้นทุนที่ใช้ในการให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัยนั้น และไม่ควรให้เรียกเก็บเกินต้นทุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(4) ไม่ควรมีการแบ่งแยกผู้โดยสารประเภทต่าง ๆ เมื่อต้องเสียค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยในระดับต่างกัน ต้นทุนเพิ่มเติมเกิดจากระดับการรักษาความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นจากปกติแก่ผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งอาจเรียกเก็บได้จากผู้โดยสารเหล่านี้

(5) เมื่อต้นทุนการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินได้รับผ่านทางค่าใช้จ่าย วิธีการที่ใช้ควรจะต้องตัดสินใจโดยผู้มีอำนาจตามกฎหมาย (The method used should be discretionary) แต่ค่าใช้จ่ายควรตั้งอยู่บนพื้นฐานทั้งจำนวนผู้โดยสารหรือน้ำหนักอากาศยาน หรือจากปัจจัยทั้งสอง ต้นทุนการรักษาความปลอดภัยจัดสรรแก่ผู้เช่าสนามบินอาจเรียกคืนผ่านทางค่าเช่าหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

(6) ค่าใช้จ่ายอาจเก็บรวบรวมทั้งจากส่วนเพิ่มเติมของค่าใช้จ่ายที่มีอยู่หรือในรูปแบบของค่าใช้จ่ายส่วนที่แยกออกต่างหาก แต่ควรขึ้นอยู่กับบัญชีที่แยกจากกัน และเหตุผลที่เหมาะสม

นโยบายของประเทศไทย คือ การเงินด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนเป็นต้นทุนการดำเนินงานของสนามบินและของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตลอดจนผู้ดำเนินการอื่นในอุตสาหกรรมการบิน

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเงินสนับสนุนมาจากแหล่งรายได้ตามที่กำหนดในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(ว่าง)

ภาคผนวก 1

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) อย่างน้อยปีละสองครั้ง และแจกจ่ายรายงานการประชุมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ ภายใน 45 วันทำการ นับแต่วันประชุมเสร็จสิ้น
2. แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อสนับสนุนการดำเนินการในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)
3. พิจารณาข้อเสนอแนะและประสานความร่วมมือกับคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCAFC)
4. ให้คำแนะนำและความร่วมมือในกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัย ดังนี้
 - 4.1 ความร่วมมือระหว่างกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่เกี่ยวข้อง
 - 4.2 ความร่วมมือระหว่างเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATSP) หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
 - 4.3 ให้คำแนะนำแก่หน่วยงานตาม 4.1 และ 4.2 เพื่อประโยชน์ในการทบทวนและเพิ่มความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และมาตรการในการรักษาความปลอดภัย
5. ให้ความเห็นชอบการกำหนดขอบเขตการและการจัดสรรงานตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
6. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQP) เพื่อให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
7. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้มั่นใจว่ามีการตรวจสอบระดับการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
8. ทำให้มั่นใจว่าหน่วยงานตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ได้ดำเนินการอย่างเป็นอิสระจากหน่วยงานหรือบุคคลที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในแผนนั้น
9. ติดตามการดำเนินการด้านอื่น ๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944
10. รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินการให้คณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ทราบอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง

(ว่าง)

ภาคผนวก 2

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) มีอำนาจหน้าที่อย่างน้อย ดังนี้

1. จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) อย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง รวมถึงนำส่งรายงานการประชุมให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบภายใน 45 วันทำการนับแต่วันประชุมเสร็จสิ้น
2. ประสานงานเพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้รวมถึงการประสานงานในเรื่องการรักษาความปลอดภัยพื้นที่นอกเขตการบินกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ทหาร หน่วยงานท้องถิ่น ชุมชน เป็นต้น
3. กำกับ ดูแล และติดตาม การนำข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ไปปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้รวมถึงมาตรการพิเศษอื่นใดที่ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้เข้าพื้นที่สนามบิน หรือผู้ใช้พื้นที่สนามบินนำไปปฏิบัติด้วย
4. ระบุพื้นที่สนามบินที่มีความเสี่ยงหรืออ่อนไหว รวมทั้งพิจารณาและทบทวนการใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก และมาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับพื้นที่ดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ
5. ทำให้มั่นใจว่าขั้นตอนและมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการสนามบินมีอยู่เพียงพอและสามารถตอบสนองต่อภัยคุกคามได้ และได้จัดให้มีการทบทวนขั้นตอนและมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่เป็นประจำ เพื่อให้มีความพร้อมทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉิน
6. ทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการสนามบินจัดให้มีการดำเนินกิจกรรมสำรวจและตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Surveys and Inspections) เป็นประจำโดยที่ไม่อาจคาดการณ์ได้
7. ทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการสนามบินได้พิจารณานำข้อเสนอแนะด้านการรักษาความปลอดภัยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่
8. ทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการสนามบินได้ให้ความรู้และจัดให้มีการอบรมตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ (ASTP) แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง
9. ทำให้มั่นใจได้ว่าการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง หรือขยายสนามบิน รวมถึงการจัดหาหรือการใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยของสนามบินเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
10. รายงานให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบถึงมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการสนามบินปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาอุปสรรคหรือข้อขัดข้องที่ผู้ดำเนินการสนามบินไม่สามารถจัดการหรือแก้ไขได้

(ว่าง)