



ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ว่าด้วยมาตรฐานกระบวนการดำเนินงานสนามบิน ระบบการตรวจสอบภายใน และระบบควบคุมดูแล  
การปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร ของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ  
พ.ศ. ๒๕๖๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๐/๑๕ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และพระราชกำหนด  
แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน  
แห่งประเทศไทยจึงออกระเบียบเพื่อกำหนดมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กระบวนการดำเนินงาน  
สนามบิน ระบบการตรวจสอบภายใน และระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐาน  
กระบวนการดำเนินงานสนามบิน ระบบการตรวจสอบภายใน และระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร  
ของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๗”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิก

(๑) ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระบบการตรวจสอบภายใน พ.ศ. ๒๕๕๖  
ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖

(๒) ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่  
ของบุคลากร พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๖

(๓) ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน  
สนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๗ ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๗

(๔) ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับ  
กระบวนการดำเนินงานสนามบิน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“เขตการบิน” (Airside) หมายความว่า พื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ตลอดจนพื้นดินและอาคาร  
ที่ติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าว ซึ่งมีการควบคุมการเข้าไประหว่างพื้นที่นั้นด้วย

“คู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” (Aerodrome Manual) หมายความว่า คู่มือที่จัดทำขึ้น  
เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ  
ซึ่งมีมาตรฐานและข้อมูลครบถ้วนตามที่กำหนดและได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ

“ผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน” หมายความว่า บุคคลผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของ  
การปฏิบัติการภายในสนามบิน หรือผู้ซึ่งสามารถเข้าถึงพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นที่อื่น ๆ ภายในอาณาเขตสนามบิน

ไม่ว่าบุคคลดังกล่าวจะเป็นลูกจ้างของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินหรือเป็นของบุคคลที่ได้รับการว่าจ้างหรือมอบหมายจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินให้มาดำเนินการแทน

“พื้นที่ซบเคลื่อน” (Manoeuvring Area) หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นบินลง และซบเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมถึงลานจอดอากาศยาน

“พื้นที่เคลื่อนไหว” (Movement Area) หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นบินลง และซบเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ซบเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน

“ลานจอดอากาศยาน” (Apron) หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา

“สนามบิน” (Aerodrome) หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ซึ่งอยู่ภายในสนามบิน

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมาย

#### หมวด ๑

#### กระบวนการดำเนินงานสนามบิน

-----

ข้อ ๕ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจัดให้มีระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งมีรายละเอียดอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

- (๑) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (Aerodrome Data and Reporting)
- (๒) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (Control of Airside Access)
- (๓) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan)
- (๔) การดับเพลิงและกู้ภัย (Rescue and Firefighting)
- (๕) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (Inspection of the Movement Area)
- (๖) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (Maintenance of the Movement Area)
- (๗) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (Hazardous Meteorological Condition)
- (๘) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน (Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems)
- (๙) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุงรักษาบริเวณสนามบิน (Aerodrome Works Safety)
- (๑๐) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (Apron Management)
- (๑๑) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (Apron Safety Management)
- (๑๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (Airside Vehicle Control)
- (๑๓) การจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management)
- (๑๔) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (Obstacles Control)
- (๑๕) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (Removal of Disabled Aircraft)
- (๑๖) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility Operations)
- (๑๗) การจัดการกับวัตถุอันตราย (Handling of Hazardous Materials)

(๑๘) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (Protection of Site for Navigational Aids)

(๑๙) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)

ข้อ ๖ การรายงานข้อมูลข่าวสารของสนามบินต่อหน่วยบริการข่าวสารการเดินอากาศให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๗ การควบคุมการเข้าเขตการบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๘ แผนฉุกเฉินของสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๙ การดับเพลิงและกู้ภัยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๑๐ การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยในบัญชีรายการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว ให้ประกอบด้วยรายการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

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

(๒) ในกรณีที่ทางขับใช้งานสำหรับอากาศยานประเภทเครื่องยนต์เทอร์โบ (Turbine-engine) ให้มีการตรวจพินิจพื้นผิวของไหล่ทางขับว่าปราศจากเศษหินหรือวัตถุใด ๆ ซึ่งเครื่องยนต์ของอากาศยานดังกล่าวอาจดูดเข้าไปได้

(๓) การตรวจสอบการทำเครื่องหมาย ไฟสนามบิน เครื่องบอกทิศทางลมและสัญญาณภาคพื้นดิน

(๔) การตรวจสอบนกหรือสัตว์ที่อยู่บนหรือใกล้พื้นที่เคลื่อนไหว

(๕) การประเมินสภาพพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งอย่างคร่าว ๆ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบและมาตรการเฝ้าระวัง

(๖) การตรวจพินิจพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง รวมถึงมีการตรวจสอบสิ่งกีดขวางในสนามบินที่ได้รับอนุญาตว่ามีการทาสี ทำเครื่องหมาย และติดสัญญาณไฟที่เหมาะสม และในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางที่ไม่ได้รับอนุญาตให้มีในสนามบิน ให้รายงานไปยังบุคลากรของสนามบินที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวโดยพลัน

นอกจากรายการตามวรรคหนึ่ง ระเบียบกระบวนการดำเนินงานในส่วนนี้ ต้องกำหนดช่วงเวลาและรายงานผลการตรวจพินิจ ดังนี้

(๑) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวในทุกวันที่มีเที่ยวบิน หรือหลังเกิดสภาพอากาศเลวร้ายหรือตามทีหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศร้องขอ

(๒) การจัดทำรายงานผลการตรวจพินิจและการปฏิบัติการติดตามผลที่ทันที่ (Follow-up Actions) เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการแก้ไขสภาพความไม่ปลอดภัยที่ตรวจพบแล้ว

ข้อ ๑๑ การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยจัดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวให้ชัดเจน ทั้งนี้ ให้จัดทำระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษา โดยแสดงรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการดำเนินงานเพื่อบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวและให้เป็นไปตามมาตรฐาน และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การดูแล ติดตาม และตรวจสอบพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน และกรณีที่ตรวจพบว่าพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว ให้ระบุรายละเอียดของวิธีการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เพื่อให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

(๒) การทำความสะอาดพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรไม่ให้มีวัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Damage: FOD) อุปกรณ์เครื่องมือช่าง กลอุกรณ์ หรือสิ่งของอื่นขนาดเล็ก ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานให้เหมาะสมกับการใช้งานสนามบิน

(๓) การบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่ง ให้แสดงรายละเอียด ดังนี้

(ก) การบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่จะป้องกันมิให้เกิดความไม่สม่ำเสมอซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้

(ข) ทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรต้องบำรุงรักษาให้มีคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวอย่างน้อยตามระดับขั้นต่ำตามตารางที่ ๖ หลักเกณฑ์ความเสียดทานของทางวิ่ง ที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

เพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษา คุณลักษณะความเสียดทานของทางวิ่งตาม (๓) ให้ตรวจวัดโดยใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (Self-wetting) และให้บันทึกไว้เป็นเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวของทางวิ่ง

(ค) การดำเนินมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance Action) เพื่อป้องกันคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวของทางวิ่ง ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน ไม่ให้ต่ำกว่าระดับขั้นต่ำที่ผู้อำนวยการกำหนดตามตารางที่ ๖ หลักเกณฑ์ความเสียดทานของทางวิ่ง ที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

นอกจากมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไขตาม (ค) แล้ว ให้มีการดำเนินมาตรการบำรุงรักษาและแก้ไขปรับปรุงทางวิ่งตามความจำเป็น เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ทางวิ่งไม่สามารถระบายน้ำได้เนื่องจากความลาดชันหรือการยุบตัวของพื้นทางวิ่ง

(ง) เพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่มีความเสียดทานเหมาะสมตาม (ข) ให้แบ่งค่าความเสียดทานขั้นต่ำของทางวิ่งออกเป็นสามระดับ ได้แก่

๑) ระดับความเสียดทานที่ออกแบบ (Design Level) คือ ค่าความเสียดทานขั้นต่ำของพื้นผิวของทางวิ่งที่ก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่

๒) ระดับความเสียดทานซ่อมบำรุง (Maintenance Level) คือ ค่าความเสียดทานขั้นต่ำที่ต้องเริ่มมีการวางแผนเพื่อซ่อมบำรุงพื้นผิวของทางวิ่ง

๓) ระดับความเสียดทานขั้นต่ำ (Minimum Friction Level) คือ ค่าความเสียดทานของทางวิ่งที่อาจจะทำให้ลื่นไถลในกรณีพื้นเปียก และต้องแจ้งให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) และเริ่มทำการปรับปรุงพื้นผิวของทางวิ่งตามแผนการบำรุงรักษา

เกณฑ์วิเคราะห์ค่าความเสียดทานตาม (ง) ให้เป็นไปตามตารางที่ ๖ หลักเกณฑ์ความเสียดทานของทางวิ่ง ที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

อุปกรณ์ทดสอบ (test equipment)	ประเภท (type*)	แรงดันลมยาง (pressure) (kPa)	ความเร็วทดสอบ (test speed) (km/h)	ระดับน้ำ (test water depth) (mm)	ความเสียดทานของผิวทางใหม่ (design objective for new surface)	ความเสียดทานที่ควรวางแผนซ่อมบำรุง (maintenance planning level)	ความเสียดทานขั้นต่ำที่ต้องดำเนินการในทันที (minimum friction)
เครื่องทดสอบทางลากแบบมิวมิเตอร์ (mu-meter trailer)	A	๗๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๒	๐.๕๒	๐.๔๒
	A	๗๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๖	๐.๓๘	๐.๒๖
เครื่องทดสอบทางลากแบบสกิดโดมิเตอร์ (skiddometer trailer)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
รถทดสอบค่าความเสียดทานของพื้นผิว (surface friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
รถทดสอบค่าความเสียดทานของทางวิ่ง (runway friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๔	๐.๔๑
รถทดสอบค่าความเสียดทานแบบเททรา (TATRA friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๖	๐.๕๗	๐.๔๘
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๗	๐.๕๒	๐.๔๒
เครื่องทดสอบทางลากแบบรูนาร์ (runar trailer)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๖๙	๐.๕๒	๐.๔๕
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๓	๐.๕๒	๐.๓๒
เครื่องทดสอบทางลากแบบกริปเทสเตอร์ (griptester trailer)	C	๑๔๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๓	๐.๔๓
	C	๑๔๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๔	๐.๓๖	๐.๒๔

ข้อ ๑๒ สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๑๓ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน ให้มีกระบวนการในการตรวจพินิจเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าว ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจสอบไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (Aerodrome Beacons) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับความถูกต้องของสี อัตราการกระพริบของไฟ และระดับความเข้มของแสง

(๒) การตรวจสอบไฟฉายสัญญาณ (Signalling Lamps) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับความถูกต้องของสี และระดับความเข้มแสง

(๓) การตรวจสอบอุปกรณ์บอกทิศทางลม (Wind Direction Indicators) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับโครงสร้างที่ติดตั้ง สภาพเครื่องบอกทิศทางลม โคมไฟส่องสว่าง และขนาดของแถบวงกลม (Circular Band)

(๔) การตรวจสอบการทำเครื่องหมาย (Markings) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับตำแหน่งที่ติดตั้ง ความชัดเจนในเวลากลางวันและกลางคืน ความถูกต้องของสี ตลอดจนรูปแบบและขนาดของเครื่องหมายดังกล่าว

(๕) การตรวจสอบระบบไฟฟ้าสนามบิน (Airfield Lightings) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับระยะห่างระหว่างดวงไฟ ความถูกต้องของสี ความเข้มของแสงที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ อัตราการกระพริบของไฟ การตั้งค่ามุมของดวงไฟ คุณสมบัติในการแตกหักง่าย เมื่อถูกชนหรือกระแทก พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับผลการบินทดสอบ

(๖) การตรวจสอบป้ายสัญลักษณ์ (Signs) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับรูปแบบ สัญลักษณ์ขนาดป้ายสัญลักษณ์ ตลอดจนขนาดตัวเลขและตัวอักษรให้ถูกต้องและเป็นไปตามมาตรฐาน ตำแหน่งที่ติดตั้งซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และคุณสมบัติในการแตกหักง่าย เมื่อถูกชนหรือกระแทก

(๗) การตรวจสอบระบบไฟฟ้าสำรอง ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบค่าช่วงเวลาที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (Switch-over Time) และการตรวจติดตามเพื่อให้สามารถระบุสถานการณ์ทำงานของระบบไฟฟ้าสำรอง

(๘) การตรวจสอบไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้ง และคุณสมบัติของดวงไฟ

(๙) การตรวจสอบไฟส่องลานจอดอากาศยาน (Apron Floodlighting) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบตำแหน่งที่ติดตั้ง และคุณสมบัติของดวงไฟ

(๑๐) การตรวจสอบระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (Visual Docking Guidance System: VDGS) ซึ่งต้องประกอบด้วยการตรวจสอบระบบการทำงาน สมรรถนะในการแสดงผลได้อย่างชัดเจนในทุกสภาพอากาศ ตลอดจนความถูกต้องในการแสดงผล ทั้งแบบการทำงานอัตโนมัติ และแบบควบคุมด้วยคน (Manual)

ข้อ ๑๔ ความปลอดภัยในการก่อสร้างและการบำรุงรักษาบริเวณสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การปฏิบัติงานก่อสร้างหรือบำรุงรักษาในเขตการบินหรือพื้นที่เคลื่อนไหวก่อน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งประกอบด้วยวิธีการทำงาน แผนผังการทำงาน และแผนผังการใช้

พื้นที่ โดยให้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือบำรุงรักษาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่มีหน้าที่ควบคุมการก่อสร้างหรือบำรุงรักษาเช่นว่านั้น

(๒) ระบบการอนุญาตและการบันทึกการทำงาน รวมทั้งมีการแจ้งกฎเกณฑ์สำหรับการเข้าทำงานให้กับผู้ควบคุมการทำงานโดยตรง

(๓) ระบบการสื่อสารและแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับการก่อสร้างและบำรุงรักษาสนามบินเพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรในสนามบิน รวมถึงประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบสนามบินทราบในเวลาที่เหมาะสม โดยอาจอยู่ในรูปคำแนะนำเพื่อความปลอดภัยหรือหนังสือเวียนภายในสนามบินก็ได้ ทั้งนี้ก่อนเริ่มปฏิบัติงานก่อสร้างหรือบำรุงรักษา ให้มีการออกประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM) เพื่อแจ้งข้อมูลให้หน่วยปฏิบัติการบินทราบในระยะเวลาที่เหมาะสมและให้ยกเลิกประกาศผู้ทำการในอากาศดังกล่าว เมื่อการปฏิบัติงานก่อสร้างและบำรุงรักษาบริเวณสนามบินเสร็จสิ้นแล้ว

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

ข้อ ๑๕ การบริหารจัดการลานจอดอากาศยานให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การจัดการในการจัดสรรตำแหน่งจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) หน้าที่ความรับผิดชอบและสายการบังคับบัญชาของการดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดตำแหน่งจอดอากาศยาน ทั้งนี้ ความรับผิดชอบโดยรวมทั้งหมดควรเป็นของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ถึงแม้ว่าอาจจะมีการจัดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งจอดสำหรับผู้ใช้พิเศษ (Preferred User Stands) เพื่ออำนวยความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการดำเนินการ

(ข) รายละเอียดในการใช้หลุมจอดอากาศยานต้องชัดเจนว่าจะใช้หลุมจอดอากาศยานใดสำหรับจอดอากาศยานชนิดใดและประเภทใด และพิจารณาถึงความต้องการของผู้ใช้พิเศษด้วย

(ค) กฎเกณฑ์และขั้นตอนซึ่งป้องกันอันตรายจากการเข้าและออกตำแหน่งจอดอากาศยาน และได้แจกจ่ายให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอากาศยาน

(ง) การเผื่อว่างตำแหน่งจอดอากาศยานเพื่อให้แน่ใจว่าได้ระยะที่ปราศจากสิ่งกีดขวาง (Clearance) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานว่าด้วยลักษณะทางกายภาพของสนามบิน เพื่อให้อากาศยานเข้าใช้ตำแหน่งจอดอากาศยานนั้นได้อย่างปลอดภัย

(๒) การจัดการให้มีการสตาร์ทเครื่องยนต์อากาศยาน และการควบคุมการทำงานของเครื่องยนต์ในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดขั้นตอนในการสตาร์ทเครื่องยนต์สำหรับอากาศยานขาเข้าและอากาศยานขาออก รวมถึงการติดตั้งสัญญาณป้องกันการชนกันของอากาศยาน (Anti-collision Beacon) และการเดินเครื่องยนต์รอบเบา (Ground Idle)

(๓) การดันอากาศยานถอยหลัง (Push-back) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดขั้นตอนและประกาศให้ทราบถึงกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการดันอากาศยานถอยหลัง ซึ่งรวมถึงการกำหนดให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะพนักงานขับรถลากจูงและเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมต้องได้รับการฝึกอบรมในกระบวนการต่าง ๆ ด้วย

(ข) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอาจกำหนดให้การดำเนินการดันอากาศยานถอยหลังเป็นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือบริษัทตัวแทนที่บริหารจัดการลานจอดอากาศยานก็ได้ แต่ทั้งนี้

ต้องมีกระบวนการการตรวจสอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินว่าการดำเนินการต้นอากาศยานถอยหลังเป็นไปตามกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการต้นอากาศยานถอยหลัง ตาม (๓) (ก) ด้วย

(๔) การใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง (Power-back) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง อาจใช้ได้กับอากาศยานบางแบบตามที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยาน (Flight Operations Manual) เท่านั้นและต้องมีกระบวนการดำเนินการที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของลานจอดอากาศยาน อันเนื่องมาจากเสียง แรงสั่นสะเทือน และกระแสไอพ่นของเครื่องยนต์

(ข) การอนุญาตให้ใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลังให้คำนึงถึงแผนผังของสนามบิน และเป็นไปตามคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยาน

(ค) การออกข้อจำกัดเกี่ยวกับระดับเสียง แรงสั่นสะเทือน กระแสไอพ่น และควัน ที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียง พร้อมทั้งมีการประเมินผลกระทบที่เกิดจากเสียง แรงสั่นสะเทือน กระแสไอพ่นและผลกระทบของมลภาวะเหล่านี้้อย่างเหมาะสม

(ง) มีการห้ามใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง ในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นลงอากาศยานที่จอดอยู่ในบริเวณใกล้เคียง เว้นแต่ในกรณีจำเป็น ซึ่งผู้ปฏิบัติงานในสนามบินต้องแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินโดยต้องประเมินความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นและกำหนดมาตรฐานการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

(๕) การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเองในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) ข้อกำหนดสำหรับการขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเอง

(ข) การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเองในลานจอดอากาศยานที่เปิดโล่งและไม่มีเครื่องหมายต้องมีกระบวนการเป็นพิเศษโดยมีบริการให้ทัศนสัญญาณ (Marshalling) ตลอดเวลาสำหรับอากาศยานขาเข้า นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดด้วยว่าหลุมจอดอากาศยานและสภาพการณ์ใดที่จำเป็นต้องมีบริการให้สัญญาณสำหรับอากาศยานขาออกด้วย

(๖) การบริการให้สัญญาณขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการให้ทัศนสัญญาณ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การบริการให้ทัศนสัญญาณ ผู้ให้ทัศนสัญญาณต้องได้รับการฝึกอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถในการให้ทัศนสัญญาณ โดยต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การให้ทัศนสัญญาณให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

(ข) การบริการให้ทัศนสัญญาณ สำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ไม่ได้ติดตั้งระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย หรือกรณีที่ระบบไฟสัญญาณดังกล่าวหรือเครื่องช่วยจอดอื่น ๆ ไม่สามารถให้บริการได้ ให้สนามบินมีบริการให้ทัศนสัญญาณ หากมีการร้องขอ

(๗) ในกรณีที่สนามบินมีบริการสะพานเทียบเครื่องบิน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การจัดทำและประกาศใช้กระบวนการดำเนินงานตามมาตรฐานเกี่ยวกับสะพานเทียบเครื่องบิน

(ข) ตารางการบำรุงรักษาในเชิงป้องกัน ซึ่งรวมถึงการตรวจพินิจสะพานเทียบเครื่องบินด้วย

(ค) การสร้างระบบการรายงานให้รู้ถึงข้อบกพร่องของสะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงการตอบสนองต่อข้อบกพร่องอย่างทันท่วงทีของเจ้าหน้าที่ฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายปฏิบัติการในพื้นที่ ในกรณีที่จำเป็นต้องระงับการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินจนกว่าจะได้รับการแก้ไข ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยในการให้บริการทั้งกับอากาศยานและผู้โดยสาร

(ง) การสร้างระบบการฝึกอบรม ทดสอบและออกใบรับรองให้กับผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบรับรองมีความรู้ความสามารถเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงาน และใบรับรองที่ออก

ให้กับผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอาจดำเนินการเองหรือมอบหมายให้บริษัทตัวแทนที่บริหารจัดการลานจอดอากาศยานดำเนินการแทนก็ได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มอบหมายให้บริษัทตัวแทนดำเนินการแทน เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินต้องตรวจประเมินการปฏิบัติงานของบริษัทตัวแทนดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของการให้บริการด้วย ทั้งนี้ หากมีการใช้สะพานเทียบเครื่องบินแบบใหม่หรือเปลี่ยนแปลงระบบการควบคุมสะพานเทียบเครื่องบินต้องจัดให้มีการฝึกอบรมและทดสอบให้คุ้นเคยอุปกรณ์ดังกล่าวก่อนการใช้งานด้วย

(จ) การสร้างระบบการตรวจสอบ (Audit System) เพื่อทำให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินมีระดับความรู้ความสามารถเป็นไปตามมาตรฐาน และเพื่อตรวจสอบบันทึกปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องและข้อบกพร่องของสะพานเทียบเครื่องบิน

(ฉ) การให้บริการรถนำอากาศยาน (Leader Van Service or Follow - me) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) ในสนามบินที่มีการให้บริการนำอากาศยานด้วยรถนำ สนามบินต้องมีกระบวนการดำเนินงานเพื่อให้มั่นใจว่า พนักงานขับรถได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมในเรื่องขั้นตอนปฏิบัติ ทักษะสัญญาณความเร็วในการขับเคลื่อน และระยะห่างระหว่างรถและอากาศยานที่ถูกต้อง

(ข) ในกรณีที่มีการกำหนดเส้นทางขับที่ไม่เป็นไปตามเส้นทางขับมาตรฐาน หรือเมื่อมีการร้องขอจากนักบินที่ไม่คุ้นเคยกับสนามบิน หรือในสภาพทัศนวิสัยเลวร้าย สนามบินต้องมีรถนำทางเพื่อนำนักบินไปยังผู้ให้ทัศนสัญญาณ หรือไปยังหลุมจอดอากาศยานลำดังกล่าวโดยตรง

ข้อ ๑๖ นอกจากรายละเอียดตามข้อ ๑๕ สนามบินต้องมีการจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน โดยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ดังต่อไปนี้

(๑) การป้องกันกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ท (Jet Blasts) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินเครื่องยนต์ของอากาศยาน

(ก) การกำหนดกฎเกณฑ์และขั้นตอนสำหรับการเดินเครื่องยนต์ให้มีความปลอดภัยโดยมีการแจ้งเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องและเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินให้รับทราบด้วย

(ข) การกำหนดนโยบายและขั้นตอนปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบทางเสียง แร่งสั่นสะเทือน และควันจากเครื่องยนต์อากาศยาน

(๒) การให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ให้กำหนดขั้นตอนการบริการเชื้อเพลิงและการบังคับใช้มาตรการการป้องกันเพื่อความปลอดภัยระหว่างการเติมน้ำมันอากาศยาน รวมถึงกรณีการเติมน้ำมันอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน

(๓) การกวาดลานจอดอากาศยานและการทำความสะอาดลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) กระบวนการทำความสะอาดลานจอดอากาศยานเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดวัตถุแปลกปลอมซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของอากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว โดยให้จัดทำแผนการทำความสะอาดลานจอดอากาศยานโดยใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสม ซึ่งต้องทบทวนแผนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่าพื้นผิวลานจอดอากาศยานทั้งหมดที่ใช้ในการปฏิบัติการบินของอากาศยานมีสภาพสะอาดและปราศจากวัตถุแปลกปลอมแล้ว ทั้งนี้ รวมถึงการกวาด การทำความสะอาด และการตรวจสอบลานจอดอากาศยาน ตลอดจนการกำจัดน้ำฝนหรือสารเคมีที่หกอยู่บนพื้นลานจอดอากาศยานอย่างทันที่ และมีการจัดหาเครื่องมือในการกำจัดของเสียที่เกิดจากอากาศยานและป้องกันวัตถุแปลกปลอม โดยดูแลอย่างเข้มงวดในสถานที่ที่อาจก่อให้เกิดวัตถุแปลกปลอมจำนวนมาก เช่น พื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ขนสัมภาระของผู้โดยสาร ทั้งนี้ การใช้สารเคมีทำความสะอาดลานจอดอากาศยานต้องไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานและบริเวณพื้นผิว และต้องไม่ใช่สารเคมีที่ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม

(ข) การจัดทำคำแนะนำ บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงการต่าง ๆ เพื่อลดอันตรายจากวัตถุแปลกปลอม โดยจัดทำโปรแกรมเพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานเกี่ยวกับอันตราย

ที่อาจเกิดขึ้นได้และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับวัตถุแปลกปลอม และกำหนดความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานทุกคนในลานจอดอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากวัตถุแปลกปลอม

(ค) มีกฎระเบียบในการเคลื่อนย้ายสิ่งที่เป็นอันตรายออกจากลานจอดอากาศยาน เช่น ยานพาหนะและอุปกรณ์ที่ชำรุด

(๔) ในเรื่องอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

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

(ข) มาตรการประเมินความเสี่ยงและควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าว

(ค) บุคลากรที่จะใช้งานอุปกรณ์แต่ละอย่างสำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน ต้องได้รับการฝึกอบรม คำแนะนำและข้อมูลในการใช้งานอย่างเพียงพอ

ข้อ ๑๗ สนามบินต้องมีการจัดการเพื่อให้มีการตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของสนามบินของผู้ปฏิบัติงานในสนามบินทุกคนที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน โดยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) แผนการตรวจสอบประเมินผลความมีประสิทธิภาพในขั้นตอนการดำเนินงานสนามบิน และพิจารณาข้อบกพร่องที่ตรวจพบ พร้อมทั้งมีมาตรการแก้ไขที่เหมาะสม และต้องมีการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการดังกล่าวด้วย

(๒) การตรวจสอบว่าผู้ประกอบการในลานจอดอากาศยานได้จัดทำแผนการตรวจสอบเพื่อประเมินและตรวจติดตามว่า การดำเนินการในลานจอดอากาศยาน ได้ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

ข้อ ๑๘ การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้เป็นไปเพื่อการกำกับดูแลยานพาหนะที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในบริเวณใกล้เคียงให้ดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยให้มีรายละเอียดของกฎจราจรที่ใช้และวิธีการในการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับความเห็นชอบ พร้อมทั้งให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) กฎจราจร ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) กฎจราจรทั่วไป เช่น การจำกัดความเร็วในการขับขี่ภายในเขตการบินตามความเหมาะสมของสภาพเส้นทางต่าง ๆ การกำหนดไม่ให้ยานพาหนะที่ไม่มีผู้ดูแลติดเครื่องยนต์อยู่ในเขตการบิน การกำหนดให้ยานพาหนะอยู่ในเขตการบินได้เป็นเวลาเท่าที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานเท่านั้น

(ข) กฎจราจรที่เกี่ยวกับอากาศยานและหลุมจอดอากาศยาน เช่น การกำหนดไม่ให้มีการขับยานพาหนะข้ามผ่านหลุมจอดอากาศยาน เว้นแต่เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้หรือจะใช้หลุมจอดอากาศยาน การกำหนดให้ยานพาหนะให้ทางแก่อากาศยานทุกกรณี การห้ามมิให้ขับยานพาหนะถอยหลังในพื้นที่ขับเคลื่อนหรือลานจอดอากาศยาน โดยไม่ได้รับคำแนะนำจากบุคคลภายนอก ยานพาหนะ ตลอดจนการกำหนดให้ยานพาหนะอยู่ห่างจากส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานในระยะที่ปลอดภัย เว้นแต่ยานพาหนะดังกล่าวมีส่วนโดยตรงในการขับเคลื่อนหรือให้บริการแก่อากาศยาน

(ค) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปและยานพาหนะที่ลากจูงอากาศยานที่ต้องทำให้มั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนขับนั้นต้องไม่ชนกับยานพาหนะ อากาศยาน อาคาร หรือสิ่งกีดขวางอื่นใด

(๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) การกำหนดจุดควบคุมสำหรับทางเข้า-ออกทุกแห่งของเขตการบิน โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมประจำจุดหรือควบคุมโดยไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ

(ข) การกำหนดให้ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเหตุฉุกเฉินต้องได้รับสิทธิในการปฏิบัติงานก่อนยานพาหนะอื่น ๆ

(ค) การแจ้งจตุรรวมพลเพื่อเคลื่อนย้ายผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินทราบด้วย

(๓) กฎเกณฑ์ควบคุมการเข้าออก และการปฏิบัติงานของยานพาหนะและอุปกรณ์ที่เคลื่อนย้ายได้ในเขตการบิน เพื่อเผยแพร่ให้แก่ผู้ประกอบการและบุคลากรที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวทราบและปฏิบัติตาม

(๔) การกำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบินตาม (๖) ซึ่งต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ไว้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

(๕) การกำหนดให้ยานพาหนะทุกคันที่จะปฏิบัติงานในเขตการบินต้องได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ซึ่งต้องแสดงไว้กับยานพาหนะดังกล่าวตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

(๖) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน (Airside Driving Permits) สำหรับผู้ขับขี่และใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน (Airside Vehicle Permits) ที่ทำให้มั่นใจว่าผู้ขับขี่และยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินนั้นมีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่สนามบินกำหนดตาม (๗) และ (๘) แล้วแต่กรณี พร้อมทั้งมีการฝึกอบรม การตรวจสอบความสามารถและประเมินผล ตลอดจนการทบทวนความรู้ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามความเหมาะสม และต้องสามารถระบุตัวผู้ขับขี่และยานพาหนะดังกล่าวสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบินได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน

(ข) การควบคุมและจัดเก็บบันทึกการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน และใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบและรักษาความปลอดภัย

(ค) การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งสองประเภทต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติของสนามบิน

(ง) ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและใบอนุญาตยานพาหนะที่ใช้ในเขตการบิน มีการระบุวันหมดอายุด้วย

(๗) มาตรฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติและสุขภาพร่างกายของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบิน ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่จากกรมการขนส่งทางบก และใบอนุญาตที่ได้รับต้องระบุประเภทยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตขับขี่ด้วย

(ข) การกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ระยะการมองเห็น และความสามารถในการเห็นสี และการได้ยินสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

(๘) มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน โดยให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) ใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินที่ต้องแสดงไว้กับยานพาหนะตาม (๔) ต้องแสดงข้อมูล รายละเอียด และข้อจำกัดในการใช้งานอย่างชัดเจน และสามารถจำแนกยานพาหนะได้โดยง่าย ด้วยการใส่สัญลักษณ์ หรือชื่อของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะ

(ข) การกำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบสภาพและสมรรถนะด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่จะเข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่ายานพาหนะดังกล่าวมีความเหมาะสมสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานและอยู่ในสภาพปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้งาน ยานพาหนะอื่น คนเดินเท้า อากาศยาน หรือทรัพย์สินอื่น

(ค) การตรวจพินิจสภาพยานพาหนะโดยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถก่อนที่จะออกไปอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน และการตรวจพินิจสภาพยานพาหนะตามรอบระยะเวลา เพื่อให้คงสภาพตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งการสุ่มตรวจการตรวจพินิจ

(ง) การกำหนดให้ยานพาหนะทุกคันที่จะปฏิบัติงานในเขตการบินต้องระบุหมายเลขหรือตัวอักษรประจำยานพาหนะในตำแหน่งที่เห็นชัดเจน

(๙) ระบบการตรวจสอบบุคลากรที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะหรือปฏิบัติงานกับเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ในเขตการบินที่จะปฏิบัติงานเกี่ยวกับยานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรมีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะขับขี่ยานพาหนะ และปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวได้ ซึ่งต้องมีการกำหนดความรู้พื้นฐานและทักษะขั้นต่ำของบุคลากรนั้น พร้อมทั้งมีการฝึกอบรมและทดสอบการทำงาน ตลอดจนการทบทวนความรู้และทักษะดังกล่าวด้วย

ถ้าการฝึกอบรมตามวรรคหนึ่ง สนามบินได้มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการในสนามบินหรือหน่วยงานอื่น ๆ แล้ว สนามบินต้องมีการประเมินผลระบบการฝึกอบรมและการทดสอบ รวมถึงการกำหนดให้ผู้ประกอบการดำเนินการตรวจสอบภายในด้วย

(๑๐) การระบุขี้อุปกรณ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(ก) การกำหนดให้ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือบัตรติดอยู่ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยและในการระบุขี้อุปกรณ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้อย่างรวดเร็ว

(ข) การกำหนดเครื่องหมาย สัญลักษณ์ หรือรูปแบบภายนอกที่แสดงว่าเป็นยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานในเขตการบิน

(๑๑) กฎการปฏิบัติการสำหรับยานพาหนะภายในเขตการบิน เช่น การจำแนกสีของเครื่องหมายภาคพื้นที่ใช้สำหรับการนำทางอากาศยาน การเคลื่อนที่และควบคุมยานพาหนะและอุปกรณ์ การแสดงขอบเขตระหว่างลานจอดอากาศยานและพื้นที่ขับเคลื่อน

(๑๒) การปฏิบัติงานในเวลากลางคืนและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการประกาศใช้และเผยแพร่คำแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของยานพาหนะในเวลากลางคืนและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ซึ่งรวมถึงการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับไฟสนามบิน ทั้งในส่วนของไฟที่แสดงในพื้นที่ที่ยานพาหนะไม่ได้ใช้งานตามปกติและไฟที่ติดตั้งบนยานพาหนะ ตลอดจนการจำกัดการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำของบุคลากรและยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

(๑๓) การใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์เคลื่อนที่ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดให้ผู้ประกอบการยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่บางส่วนของสนามบิน ซึ่งจำเป็นต้องติดต่อสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์เคลื่อนที่ ต้องไม่ทำให้การใช้อุปกรณ์ดังกล่าวนั้นเบี่ยงเบนความสนใจของผู้ขับขี่ยานพาหนะในการปฏิบัติหน้าที่ของตน

(ข) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องใช้วิทยุสื่อสารสองช่องทางเพื่อติดต่อกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน และติดต่อกับผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบก่อนเข้าลานจอดอากาศยาน และผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเปิดฝ้าฟังตามคลื่นความถี่ที่กำหนดเมื่ออยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวย่างต่อเนื่อง

(ค) มีระบบการติดต่อวิทยุสื่อสารที่ไม่ก่อให้เกิดความสับสนระหว่างผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือระหว่างยานพาหนะกับอากาศยาน

(๑๔) กระทบการรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะ ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(ก) การกำหนดให้เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องแจ้งและทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างยานพาหนะและอากาศยานต่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบิน

(ข) การกำหนดกฎระเบียบในการรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเขตการบินของสนามบินและการประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

(ค) การจัดทำแบบสำหรับการรายงานการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในเขตการบิน โดยครอบคลุมกรณีอุบัติเหตุระหว่างยานพาหนะด้วยกัน ยานพาหนะกับอากาศยาน ยานพาหนะกับอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ หรือสิ่งปลูกสร้าง และยานพาหนะกับผู้ใช้ทาง โดยกำหนดให้มีการเก็บบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเวลาอย่างน้อยสามปี พร้อมทั้งให้มีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาว่าสมควรมีมาตรการใดในการแก้ไขหรือจัดสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตการบินดังกล่าว

(๑๕) การกำหนดกระบวนการในการตรวจสอบผู้ขับขี่ และยานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่สนามบินกำหนด

(๑๖) มาตรการบังคับให้ปฏิบัติตาม ให้กำหนดบทลงโทษสำหรับการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและคำแนะนำในการใช้งานยานพาหนะในเขตการบิน ซึ่งอาจรวมถึงการกำหนดห้ามยานพาหนะลำหนึ่งลำใดของผู้ประกอบการดังกล่าวมิให้เข้าเขตการบินเป็นการชั่วคราวหรือถาวร โดยให้ประกาศบทลงโทษดังกล่าวให้ทราบโดยทั่วกัน

ข้อ ๑๙ การจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางโครงสร้างและบริหารจัดการสัตว์ภายในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะนก รวมถึงการบรรเทาอันตรายและลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดจากสัตว์ โดยสนามบินต้องมีวิธีดำเนินการเพื่อรับมือกับอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยานจากนกหรือสัตว์อื่นในวงจการบินหรือในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้มีกระบวนการที่เป็นไปตามมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินการสนามบินสาธารณะ รวมทั้งมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) แผนการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Programme) ที่มีประสิทธิภาพ สำหรับสนามบิน โดยคำนึงถึงขนาดและระดับการให้บริการของสนามบิน โดยให้มีรายละเอียดดังนี้

(ก) การมอบหมายบุคลากรให้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการชนสัตว์ อันได้แก่

๑) ผู้รับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนาและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ซึ่งรวมถึงการทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละวันและวิเคราะห์ข้อมูลที่จัดเก็บได้ พร้อมทั้งจัดทำประเมินความเสี่ยง เพื่อนำไปจัดทำ พัฒนา และปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการป้องกันการชนนก/สัตว์

๒) บุคลากรที่มีความสามารถและได้รับการฝึกอบรม เพื่อการตรวจจับและบันทึกการพบสัตว์และประเมินอันตรายที่เกิดจากสัตว์ดังกล่าว พร้อมทั้งดำเนินการกำจัดสัตว์นั้นด้วย โดยการฝึกอบรมให้รวมถึงความรู้ด้านปักษีวิทยา (Ornithological Knowledge) เพื่อให้บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมนกที่สนามบินสามารถจำแนกนกได้อย่างถูกต้องแม่นยำ ทั้งจากการสังเกตและการเก็บและวิเคราะห์ซากนกที่เหลือภายหลังอากาศยานชนนก

(ข) กระทบการรายงาน จัดเก็บ และบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับประชากรสัตว์ที่มีแหล่งอาศัยอยู่ในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบินและรูปแบบการเคลื่อนที่ของสัตว์ ตลอดจนข้อมูลเกี่ยวกับสัตว์ที่ถูกอากาศยานชนและที่มีชีวิตอยู่บริเวณสนามบิน โดยสนามบินต้องสร้างกลไกให้มั่นใจได้ว่าสนามบินได้รับทราบถึงกรณีอากาศยานชน สัตว์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

(ค) กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินอันตรายที่เกิดจากสัตว์ดังกล่าว เพื่อพัฒนามาตรการในการบรรเทา แก้ไขและป้องกัน พร้อมทั้งรับมือกับปัญหาอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ซึ่งรวมถึงกระบวนการวิธีประเมินความเสี่ยงด้วย

(ง) กระบวนการบริหารจัดการที่ดินและแหล่งอาศัย ทั้งในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

(จ) กระบวนการขับไล่หรือกำจัดนกหรือสัตว์ที่เป็นอันตราย ซึ่งอาจต้องรวมถึงการกำจัดในกรณีที่มีความจำเป็นด้วย ทั้งนี้ สนามบินต้องจัดให้มีการขับไล่หรือกำจัดสัตว์ครอบคลุมทุกชั่วโมงที่มีการปฏิบัติการบินในสนามบินและรวมถึงในเวลากลางคืน พร้อมทั้งใช้เครื่องมืออุปกรณ์ขับไล่นกที่เหมาะสมต่อชนิดของสัตว์ จำนวนของสัตว์และพื้นที่ที่จำเป็นต้องควบคุม ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

(ฉ) กระบวนการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นและเจ้าของที่ดินในท้องถิ่น เพื่อให้มั่นใจว่า สนามบินจะรับทราบถึงแนวทางการพัฒนาท้องถิ่นที่เกี่ยวกับการสาธารณสุข โคร่งสร้างพื้นฐานการกลีกรรรม การใช้ที่ดินและกิจกรรมอื่นในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ซึ่งอาจมีผลก่อให้เกิดแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อสนามบินได้ โดยควรกำหนดให้มีการประชุมหารือเป็นประจำระหว่างผู้มีส่วนได้เสียจากทุกภาคส่วน

(๒) การประเมินอันตรายจากการชนสัตว์ในสนามบินหรือในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน โดยให้มีวิธีการประเมินและจัดระดับความเสี่ยงที่อาจเกิดอันตรายจากสัตว์ในสนามบินโดยใช้ข้อมูลส่วนหนึ่งที่ได้จากการดำเนินการตาม (๑) (ข) และให้มีการทบทวนการประเมินตามช่วงเวลาที่กำหนด รวมทั้งการประเมินใหม่ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่อาจกระทบต่อความปลอดภัย เช่น การเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมสนามบินกระบวนการปฏิบัติงาน หรือแบบอากาศยาน

(๓) ระบบการแจ้งอันตรายจากสัตว์แก่นักบิน

(๔) รายงานอากาศยานชนสัตว์ทั้งหมดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบตามกระบวนการที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

ข้อ ๒๐ การควบคุมสิ่งกีดขวาง ให้มีกระบวนการในการควบคุมเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมดูแลให้พื้นที่ของสนามบิน ซึ่งได้แก่พื้นที่บินเข้าสู่สนามบิน พื้นที่บินออกจากสนามบิน และพื้นที่ขับเคลื่อนปราศจากสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสนามบิน พร้อมกำหนดวิธีการ ขั้นตอน ในการปฏิบัติและตรวจสอบการควบคุมดูแลสิ่งกีดขวางในพื้นที่ของสนามบิน

(๒) การกำหนดแผนในการตรวจพินิจพื้นที่โดยรอบสนามบินเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น ต้นไม้เตี้ยโตตามธรรมชาติใด ๆ ที่อาจลวงล้าพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินก่อนที่จะก่อให้เกิดปัญหาต่อความปลอดภัย พร้อมทั้งกำหนดบุคลากรให้ประสานการทำงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหากตรวจพบมีการก่อสร้างหรือปลูกต้นไม้ยืนต้น หรือต้นไม้เตี้ยโตตามธรรมชาติที่อาจลวงล้าพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือมีการก่อสร้างหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นโดยรอบสนามบินโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

(๓) การตรวจสอบและรายงานการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) วิธีการตรวจสอบและรายงานการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง  
อย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินการ  
ดังกล่าวโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ รวมทั้งไม่ให้เกิดการเติบโต  
โดยปราศจากการควบคุมของสิ่งกีดขวางตามธรรมชาติ เช่น ไม้ยืนต้น ที่อาจเกิดการล่งล้ำพื้นผิวไต่ระดับและพื้นผิว  
จำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินจนอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานได้

(ข) กระบวนการในการขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในการก่อสร้างหรือแก้ไข  
เปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศเพื่อใช้เป็น  
แนวทางสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานในสนามบิน

(ค) การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่จะทำการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง  
อย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทราบถึงกระบวนการในการขออนุญาตจาก  
พนักงานเจ้าหน้าที่

ข้อ ๒๑ เพื่อประโยชน์ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องในพื้นที่สนามบินให้เป็นไปด้วย  
ความปลอดภัยและรวดเร็ว ในกรณีที่มีอากาศยานขัดข้องในพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในพื้นที่ที่อาจกีดขวางและ  
เป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องมีวิธีดำเนินการในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง  
ดังนี้ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐาน และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุต้องได้รับอนุญาต  
จากพนักงานเจ้าหน้าที่ เว้นแต่เป็นกรณีการเคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมิให้กีดขวางต่อ  
การเดินอากาศ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

(๒) กระบวนการในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องให้พ้นจากพื้นที่เคลื่อนไหวหรือพื้นที่  
ที่อาจกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน อันประกอบด้วย การสำรวจ การวางแผน  
การเตรียมความพร้อม และการกักอากาศยาน ตลอดจนกระบวนการรายงาน ซึ่งควรแสดงให้เห็นการประสาน  
ความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้จดทะเบียนอากาศยาน เพื่อให้การเคลื่อนย้ายเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว  
และมีประสิทธิภาพ

(๓) แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของสนามบิน โดยให้มีรายละเอียดอย่างน้อยเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดผู้ประสานงานของสนามบินซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานเกี่ยวกับ  
การปฏิบัติการเคลื่อนย้ายและกักอากาศยาน รวมถึงในการปฏิบัติตามแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง  
ของสนามบิน

(ข) หน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินการตามแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยาน  
ที่ขัดข้องของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประสานงานของสนามบิน ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทน  
ของผู้จดทะเบียนอากาศยาน

(ค) รายการอุปกรณ์และการขอรับการสนับสนุนชุดอุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้าย  
หรือกักอากาศยานที่ขัดข้อง

(ง) รายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายอากาศยาน  
ที่ขัดข้อง เช่น แผนที่สนามบิน เส้นทางเข้าพื้นที่ การรักษาความปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง  
ข้อมูลของอากาศยาน พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจัดเก็บอากาศยานที่ขัดข้อง

ข้อ ๒๒ นอกจากข้อมูลตามข้อ ๒๑ แล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินต้องจัดทำกฎ ระเบียบ  
หรือข้อตกลงเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องเพื่อกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานปฏิบัติตาม โดยให้มี  
กระบวนการ และข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องดำเนินการหรือจัดให้มีการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของตนให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุดตามที่สนามบินกำหนด

(๒) หากไม่สามารถเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องได้ตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ใน (๑) ต้องกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแจ้งเหตุผลความจำเป็นและอุปสรรคต่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินเพื่อขอขยายระยะเวลาในการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตามความเหมาะสม

(๓) ในการขอขยายระยะเวลาตาม (๒) ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องจัดทำแผนในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องเพื่อยื่นต่อสนามบิน พร้อมทั้งต้องปฏิบัติตามแผนดังกล่าวด้วย

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

ข้อ ๒๓ การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ โดยให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) กฎระเบียบและวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ เพื่อความปลอดภัยในพื้นที่ขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการรายงานระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range)

(ข) การกำหนดค่าทัศนวิสัยที่ต้องใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ พร้อมทั้งกำหนดสภาพทัศนวิสัยที่สูงกว่าค่าทัศนวิสัยที่ต้องใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำเล็กน้อย ไว้เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการปฏิบัติเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ถ้าหากสภาพทัศนวิสัยไม่ดี

(ค) สนามบินควรมีการแจกจ่ายขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำให้ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินทราบและมีการฝึกซ้อมที่เหมาะสม

(๒) วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำตาม (๑) (ก) ให้จัดทำขึ้นโดยคำนึงถึงสภาพของสนามบินแต่ละแห่งและปัจจัยพื้นฐานอื่น ๆ โดยให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) เมื่อสนามบินเข้าสู่สภาพทัศนวิสัยต่ำแล้ว มีการกำหนดให้การปฏิบัติงานต้องเป็นไปตามวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ จนกว่าสภาพทัศนวิสัยจะดีขึ้น โดยให้กำหนดสภาพทัศนวิสัยที่สูงกว่าค่าทัศนวิสัยต่ำที่สามารถยกเลิกการใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำได้ด้วย ทั้งนี้ ให้กำหนดวิธีการแจ้งและช่องทางให้ผู้ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานทราบว่าสนามบินเข้าสู่สภาพทัศนวิสัยต่ำแล้ว ซึ่งควรสอดคล้องกับการปฏิบัติงานในความเป็นจริงด้วย

(ข) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะและบุคลากรอื่นที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ และตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของตนที่อาจเพิ่มขึ้นในการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ

(ค) การกำหนดให้ยานพาหนะและบุคลากรที่ไม่จำเป็นในการปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนออกจากพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่มีการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ต้องจำกัดให้เฉพาะยานพาหนะที่จำเป็นต้องปฏิบัติงานเข้าสู่พื้นที่ขับเคลื่อนและต้องติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุโทรทัศน์กับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

(ง) การจำกัดการก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาใด ๆ ในบริเวณที่ใกล้ระบบไฟฟ้าของสนามบิน

(จ) การควบคุมการเข้าออกของรถในเขตการบิน

(ฉ) การเตรียมพร้อมของบริการกู้ภัยและดับเพลิง

ให้สนามบินจัดทำและเผยแพร่เอกสารเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำตาม (๒) เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินและผู้ประกอบการในสนามบินทราบ พร้อมทั้งให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติการดังกล่าวอย่างเหมาะสมด้วย

ข้อ ๒๔ การจัดการกับวัตถุอันตราย ในกรณีที่สนามบินนำวัตถุอันตรายมาใช้ในกิจการสนามบิน ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้บุคลากรที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายมีความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตรายและได้รับการฝึกอบรมในการจัดการกับวัตถุอันตรายโดยอย่างน้อยต้องมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการจัดการเชื้อเพลิง และการดับเพลิงและกู้ภัยด้วย

(๒) ในกรณีที่สนามบินมีการดำเนินกระบวนการขนส่งวัตถุอันตราย ให้มีการตรวจสอบและดูแลสถานที่และขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายด้วย

ข้อ ๒๕ การป้องกันสถานที่ติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๒๖ ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยจัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินงานให้ชัดเจน รวมทั้งแสดงรายละเอียดของกระบวนการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัยที่สอดคล้องกับมาตรฐานอย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การทบทวนนโยบาย แผนการดำเนินงาน การกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme)

(๒) ระบบรายงานความปลอดภัยของสนามบิน ประกอบด้วยรายงานภาคบังคับ (Mandatory Reports) และการรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary Reports) รวมทั้งระบบเอกสารด้านความปลอดภัยทั้งหมดของสนามบิน

(๓) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านการจัดการด้านนิรภัย ตามแผนงานที่กำหนดไว้ (Safety Performance Monitoring and Measurement)

(๔) การสอบสวนเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยภายในสนามบินและรายงานผลการสอบสวน (Internal Safety Investigations) และการพัฒนาปรับปรุงระบบความปลอดภัยของสนามบิน

(๕) ปุ่มบันทึกประวัติการศึกษาและการฝึกอบรมของบุคลากรภายในสนามบิน

## หมวด ๒

### ระบบการตรวจสอบภายใน

-----

ข้อ ๒๗ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในที่มีข้อมูลรายละเอียดเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ และต้องมีการพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในทุกสองปี และควบคุมให้มีการปฏิบัติตามระเบียบนี้

ข้อ ๒๘ ระบบการตรวจสอบภายในต้องมีรายละเอียดมาตรฐานในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีการตรวจสอบภายในสนามบิน มุ่งเน้นการตรวจสอบการปฏิบัติงานภายในสนามบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ รวมถึงมาตรฐานข้อกำหนดในเรื่องนั้น ๆ ของสนามบินตามที่สำนักงานกำหนด

(๒) จัดให้มีหน่วยงาน กลุ่ม คณะ หรือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้รับผิดชอบโดยตรง ในการตรวจสอบภายในสนามบิน

(๓) การตรวจสอบจะต้องมีแผนการตรวจสอบที่ชัดเจน โดยกำหนดเป็นการตรวจสอบแบบประจำ และการสุ่มตรวจ ซึ่งจะต้องตรวจสอบทั่วถึงในทุกภาคส่วนของสนามบิน

(๔) จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อให้มีระบบการรายงานที่ถูกต้องเพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องและป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกันอีก

(๕) จัดให้มีมาตรการแก้ไขสิ่งที่ตรวจพบ ซึ่งพึงชี้ว่าจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยภายในสนามบิน

(๖) จัดให้มีการติดตามและประเมินผลมาตรการต่าง ๆ

(๗) จัดให้มีระบบการบันทึกและเก็บรักษารายงานการตรวจสอบที่สามารถติดตามตรวจสอบได้

ข้อ ๒๙ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องรับรองความถูกต้องครบถ้วน ของระบบการตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้

ข้อ ๓๐ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทำการแก้ไข เพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลระบบการตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามระเบียบนี้ได้

#### หมวด ๓

#### ระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร

ข้อ ๓๑ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีระบบควบคุมดูแล การปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบบันทึกข้อมูลของบุคลากร โดยอย่างน้อยระบบดังกล่าวต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับประวัติ การศึกษา และประวัติการปฏิบัติงาน ประวัติการฝึกอบรม เวลาการปฏิบัติงานของบุคลากร

(๒) รายละเอียดหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในแต่ละตำแหน่ง (Job Description) แผนพัฒนาหรือแผนการฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละตำแหน่ง เพื่อให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงาน อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานและหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในแต่ละตำแหน่งที่กำหนดไว้

(๓) ระบบประเมินความสามารถในการปฏิบัติงานของบุคลากรในแต่ละตำแหน่งอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานในสนามบินยังคงสามารถปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัย โดยอย่างน้อยระบบดังกล่าว ต้องกำหนดเกี่ยวกับการสุ่มตรวจในขณะปฏิบัติงานไว้ด้วย

(๔) มาตรการในการดำเนินการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องของบุคลากร สำหรับกรณีที่ตรวจสอบพบว่า บุคลากรขาดคุณสมบัติ หรือขาดความรู้ความสามารถ หรืออยู่ในสถานะที่ไม่พร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน

(๕) ข้อกำหนดทางวินัยของบุคลากรและบทลงโทษแก่บุคคลที่ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่หรือฝ่าฝืน ข้อกำหนดทางวินัยของบุคลากร และ

(๖) คู่มือการปฏิบัติงานซึ่งแสดงให้เห็นรายละเอียดวิธีการทำงานหรือขั้นตอนการปฏิบัติงาน ในแต่ละกระบวนการ เพื่อให้บุคลากรแต่ละตำแหน่งใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติงาน เป็นระบบและมีมาตรฐานเดียวกัน

ข้อ ๓๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจ้างหรือมอบหมายให้หน่วยงานอื่นปฏิบัติงานแทน จะต้องจัดให้มีการติดตามและตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรของหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทนนั้น โดยให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับวิธีการควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรของหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทน และ

(๒) ต้องกำหนดให้ผู้รับจ้างหรือหน่วยงานอื่นซึ่งปฏิบัติงานแทนจัดทำระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๑ และจัดส่งให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทำการตรวจสอบและเก็บรักษาไว้เพื่อให้ผู้อำนวยการสามารถตรวจสอบได้ด้วย

ข้อ ๓๓ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดทำระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๑ และข้อ ๓๒ (๑) ให้ถูกต้องและครบถ้วน และตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรซึ่งผู้รับจ้างหรือหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทนจัดส่งมาให้ พร้อมทั้งลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลระบบดังกล่าวว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ และจะต้องปรับปรุงข้อมูลระบบดังกล่าวให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ

ข้อ ๓๔ หากผู้อำนวยการตรวจสอบพบว่าระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรซึ่งผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ลงนามรับรองความถูกต้องตามข้อ ๓๓ นั้น ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนไม่ถูกต้องและไม่เป็นปัจจุบัน ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งการเป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลระบบดังกล่าวให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบันได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าข้อมูลระบบดังกล่าวนั้นจะได้จัดทำขึ้นโดยผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้รับจ้างหรือหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทนจัดส่งมาก็ตาม

ประกาศ ณ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗



(นายสุทธิพงษ์ คงพล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย