



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ 3372
วันที่ 5 พ.ค. 2565
เวลา 19.57 น.

ที่ นร ๐๕๐๓/ ๑๑๒๕๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  
ที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการธิการ  
การคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ที่ สว ๐๐๐๓/๑๘๓๒ ลงวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๒๘๔  
ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ และเอกสารประกอบ

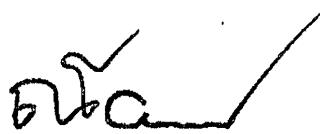
ตามที่ได้ส่งรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  
ที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา  
ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าว มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตาม  
สิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ รับทราบผลการพิจารณารายงาน  
การพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน  
รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา  
ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมส่งผลการพิจารณาในเรื่องนี้  
ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

  
(นางณัฐฎาจารย์ อนันตศิลป์)  
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๒๓๗/๕ วันที่ ๕/พค/๕๕
เวลา ๑๕.๕๖ ส. พรม
สำนักการประชุม

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๕๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (0/รายงานกมธ./ส.ม.จ.มต/64-002-1)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban@soc.go.th

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ  
รับที่ ๑๐๐/๒๕๖๕  
วันที่ ๕/พค/๕๕  
๑๕.๑๗



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ..... 4681
วันที่ 20 มิ.ย. 2565
เวลา..... 10.05 น.

ที่ คค ๐๒๐๒/๕๕๗๕

ถึง สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๑๑๒๔๑ ลงวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ รับทราบผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบ โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมส่งผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าวจำนวน ๔๖๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โดยตรงต่อไปด้วย

กระทรวงคมนาคมจึงขอจัดส่งสำเนาผลการพิจารณาตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งดังกล่าวจำนวน ๔๖๐ ชุด เพื่อสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาคำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



*Sam Lim.*

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๕๖๖/๖๕ วันที่ ๒๐ มิ.ย. ๖๕
เวลา ๑๑.๑๕ น. ส่ง ก.ร.บ.
..... สำนักการประชุม

สำนักงานปลัดกระทรวง  
กองกฎหมาย  
โทร. ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๖๖  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ  
รับที่ ๑๓๕/๖๕  
วันที่ ๒๐ มิ.ย. ๖๕  
เวลา ๑๑.๑๐ น.

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๕๗๕



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ข้อคิดเห็นรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  
ที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม  
วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๒๒๒๖๕ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกทรงนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ กพท ๐๓/๕๘๘๒

ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔

๓. สำเนาหนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๑๓๓๘๘/๒๕๖๔

ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๔

๔. สำเนาหนังสือบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ บวท ๙๖๒/๒๕๖๔

ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔

๕. สำเนาหนังสือกรมท่าอากาศยาน ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๕๑๒/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งว่า สำนักงานวุฒิสภาได้เสนอรายงาน  
การพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึง  
การจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา โดยรองนายกรัฐมนตรี  
(นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักกับรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ  
ไปพิจารณาร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาศึกษา  
แนวทางและความเหมาะสมของรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะ และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการ  
เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม ส่งให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป  
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้สรุปประมวลความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม  
ประกอบด้วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  
และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แล้ว โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ซึ่งกำกับ  
การบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.  
มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

ประเด็น ...

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการฯ	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>๑. ประเด็นการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน</p> <p>๑.๑ ปัจจัยที่ ๑ การประเมินและปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ของประเทศ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้มีการปรับปรุงและทบทวนข้อกำหนดต่าง ๆ ด้านเทคนิคอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจข้อกำหนดต่าง ๆ เป็นไปตามที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีการดำเนินการปรับปรุงและทบทวนข้อกำหนดต่างระหว่างข้อกำหนดต่าง ๆ ด้านเทคนิคของประเทศไทยกับข้อกำหนดองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในระบบออนไลน์ของ ICAO อีกทั้งอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างกฎหมายด้านเทคนิคทั้งหมด ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยประยุกต์ใช้รูปแบบ Model โครงสร้างกฎหมายของสหภาพยุโรป</p> <p>ปัญหาและอุปสรรคในเรื่องกฎหมายด้านเทคนิคที่กำหนดโดย ICAO พบว่า กฎหมายทางเทคนิคมีการปรับปรุงบ่อยครั้งและต้องมีการออกกฎหมายให้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดของ ICAO ดังนั้น อาจจะต้องพิจารณาในส่วนนี้ให้สอดคล้องกับลำดับชั้นในการออกกฎหมายของประเทศไทย เพื่อให้กฎหมายมีการปรับปรุงได้อย่างรวดเร็วทันเวลา รวมทั้งรายละเอียดทางด้านเทคนิคการบินมีความซับซ้อนยากต่อการเข้าใจ จึงจำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในต่างประเทศในการให้ความรู้หรือจัดทำกลไกที่อาจต้องใช้เวลาในการดำเนินการ</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ปัจจุบันการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นไปตามหมวด ๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ปัจจุบัน สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีกฎหมายลำดับรองที่ใช้ในการกำกับดูแลแบ่งออกเป็นการกำกับดูแลผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม ไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งหราบตัวตน โดยในการทบทวนกฎหมายลำดับรอง สำนักงานการบินพลเรือนฯ ได้จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบในด้านการกำกับดูแล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๔</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีข้อคิดเห็นว่า ในฐานะผู้ดำเนินการสนามบิน มีการออกระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ การจัดทำคู่มือสนามบิน การจัดทำคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน รวมทั้งการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย แผนฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดของรัฐ เพื่อนำมาบังคับใช้ในกระบวนการดำเนินงานสนามบินในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ</p>

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการฯ	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>กรมท่าอากาศยานไม่มีความเห็นเพิ่มเติม แต่ได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพื่อพัฒนาให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนฯ ทั้งในด้านกายภาพและด้านสิ่งอำนวยความสะดวกความสะดวกภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความปลอดภัยรวมถึงได้รับความสะดวกในการใช้บริการตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนฯ กำหนด</p>
<p>๑.๒ ปัจจัยที่ ๒ การพัฒนาขีดความสามารถและสร้างความเข้มแข็งการตรวจประเมินและทบทวนด้านความปลอดภัยและด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้จัดให้มีระบบประกันคุณภาพโดยได้มีการจัดตั้งหน่วยงานภายใน คือ ฝ่ายประกันคุณภาพทำหน้าที่ประกันคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนฯ ซึ่งได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ และมีการปรับปรุงระบบการตรวจประเมินอย่างต่อเนื่องทั้งในส่วนของกาปฏิบัติตามมาตรฐานของ ICAO ต่าง ๆ รวมถึงการดำเนินงานอย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการตามข้อกำหนดของ ISO 9001:2015</p> <p>สำหรับระบบประกันคุณภาพในสายการบิน และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ ได้มีการกำหนดไว้ในข้อกำหนดปัจจุบันสำหรับการให้การรับรองสายการบิน และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศโดยสอดคล้องกับข้อกำหนดของ ICAO ซึ่งผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองจะต้องจัดให้มีระบบประกันคุณภาพและดำเนินการให้ได้ตามมาตรฐานดังกล่าว</p> <p>ทั้งนี้ มีการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการออกไปรับรองหรือใบอนุญาตโดยการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ ซึ่ง สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีความเห็นสอดคล้องกับรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในเรื่องพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรวมถึงระบบซอฟต์แวร์ปัจจุบัน เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพและปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กรไปสู่ดิจิทัลสำหรับปัจจุบันและอนาคต</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ได้มีการประเมินภารกิจและบทบาทหน้าที่ขององค์กร รวมทั้งการมอบหมายหน้าที่ตามภารกิจและแนวคิดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างชัดเจน พัฒนาแนวทาง คู่มือ ขั้นตอนปฏิบัติหรือรายการตรวจสอบต่าง ๆ พัฒนาระบบซอฟต์แวร์สำหรับการออกไปรับรองหรือใบอนุญาตที่อยู่ในกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน พัฒนาระบบการตรวจตราหรือตรวจสอบ โดยในปัจจุบันมีการใช้ระบบ Remote Compliance Monitoring ติดตามแทนสำหรับบางผู้ดำเนินการโดยอาจพัฒนาเพื่อใช้เต็มรูปแบบต่อไป พัฒนากลไกการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้</p>

ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ	ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>เทคโนโลยี AVSEC QC Database System มาช่วยในการติดตามข้อบกพร่องและดำเนินการในกรณีไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้มีการดำเนินการโดยนำกฎระเบียบ และแนวทางในการตรวจสอบจากรัฐมาวางแผนและปรับปรุงระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ทั้งในระดับองค์กรและระดับสนามบิน การเชิญหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบรวมทั้งการใช้เทคโนโลยีในการรายงานด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นข้อมูลส่งให้รัฐตามที่กำหนด และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจสอบร่างกายและสัมภาษณ์ก่อนอนุญาตให้ผ่านขึ้นอากาศยาน</p> <p>กรมท่าอากาศยานไม่มีความเห็นเพิ่มเติม แต่ได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพื่อพัฒนาให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนฯ ทั้งในด้านกายภาพและด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความปลอดภัย รวมถึงได้รับความสะดวกในการใช้บริการตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนฯ กำหนด</p>
<p>๑.๓ ปัจจัยที่ ๓ การพัฒนาและการสร้างความเข้มแข็งในคุณภาพความรู้ความสามารถของพนักงานกำกับตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการสนามบิน บริการการจัดการจราจรทางอากาศ การปฏิบัติการบินและการดำเนินการของสายการบิน</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรผ่านการฝึกปฏิบัติจริง (On the Job Training-OJT) โดยผู้ตรวจสอบด้านการบินที่มีประสบการณ์เป็นผู้ฝึกและควบคุมการปฏิบัติ พร้อมทั้งมีการจัดส่งพนักงานเข้าร่วมการอบรมและขอรับคำแนะนำจาก ICAO COSCAP-SEA และ ICAO Regional Office อยู่เสมอ ทั้งนี้ พบว่า ยังมีความขาดแคลนหน่วยงานหรือผู้ฝึกสอนที่มีความรู้ความสามารถที่มีความเข้าใจในด้านการบินในประเทศ และยังขาดแคลนหน่วยงานฝึกอบรมในด้านการบินที่เป็นศูนย์รวมความรู้ในประเทศ</p> <p>ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ได้จัดให้มีระบบมาตรฐานในการคัดสรรพนักงานกำกับและผู้ตรวจสอบรวมทั้งผู้ปฏิบัติการบินในด้านขนส่งทางอากาศทั้งหมด ในด้านการสร้างคุณภาพและพัฒนาแบบฝึกอบรบบุคลากร และได้ดำเนินการทบทวนแผนฝึกอบรมประจำปีอย่างสม่ำเสมอ และได้จัดให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรมตามแผนที่กำหนดไว้</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีข้อคิดเห็นว่า ได้มีการจัดหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบิน การจัดสัมมนาด้านความปลอดภัย โดยเชิญบุคลากรที่มีความรู้เป็นวิทยากร การจัดทำและฝึกอบรมในหลักสูตรของผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนฯ และมีการพัฒนาบุคลากร</p>

ให้เป็น ...

<p><b>ประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ</b></p>	<p><b>ข้อคิดเห็นและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</b></p> <p>ให้เป็นครูผู้สอนที่สำนักงานการบินพลเรือนฯ รับรอง รวมทั้งการสนับสนุนเอื้อเพื่อสถานที่และบุคลากรในการศึกษาดูงาน สนามบิน และการอบรมในภาคปฏิบัติของสำนักงานการบินพลเรือนฯ และการส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานที่ปฏิบัติงานภายในสนามบินด้วย</p> <p>กรมท่าอากาศยานไม่มีความเห็นเพิ่มเติม แต่ได้จัดทำแผนการฝึกอบรมบุคลากรให้สอดคล้องกับแผนชาติด้านความปลอดภัยและด้านรักษาความปลอดภัยและได้ดำเนินการฝึกอบรมตามกรอบระยะเวลาที่วางแผนไว้</p>
<p><b>๒. ประเด็นการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล</b></p>	
<p>๒.๑ การจัดการห้วงอากาศที่ขจัดความเสี่ยงบริเวณที่อากาศยานมีโอกาสเข้าใกล้กัน โดยพัฒนาการออกแบบห้วงอากาศในเส้นทางที่มีการตัดกัน และบริเวณที่มีการจราจรทางอากาศหนาแน่น</p>	<p><b>บริษัท วิทยุการบินฯ มีข้อคิดเห็น ดังนี้</b></p> <p>๑. บริษัท วิทยุการบินฯ อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Re-sectorization) และออกแบบโครงสร้างเส้นทางบินที่เพิ่มความปลอดภัย โดยใช้เทคโนโลยี PBN Specification ตามแผน PBN (Performance-Based Navigation) ของประเทศ ในบริเวณที่มีการจราจรทางอากาศหนาแน่น โดยจัดสร้างเส้นทางบินคู่ขนานและจัดการจราจรแบบทางเดียวในบริเวณด้านเหนือของประเทศ ทั้งนี้ ได้บรรจุโครงการที่เกี่ยวข้องตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงานด้วย</p> <p>๒. บริษัท วิทยุการบินฯ อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาห้วงอากาศ โดยปรับปรุงห้วงอากาศภายใต้การจัดการ ๓ สนามบินหลัก อยู่ตะกวดอนเมือง และสุวรรณภูมิ ซึ่งครอบคลุมการจัดการรูปแบบการบินขึ้นและลง พร้อมทั้งการบินเข้าออก (Instrument Flight Procedure) ทั้งนี้ ได้บรรจุโครงการที่เกี่ยวข้องตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงานด้วย</p>
<p>๒.๒ สร้างหลักประกันในการจัดการจราจรทางอากาศ การจัดการห้วงอากาศ และการจัดการความปลอดภัยของการจราจรทางอากาศให้เครื่องบินสามารถคาดการณ์ทิศทาง การรองรับอากาศยานที่เพิ่มขึ้น การจัดลำดับอากาศยานบินลง/ขึ้นได้อย่างรวดเร็วเปลี่ยนตามสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศ เหตุวิฤกิตต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ</p>	<p><b>บริษัท วิทยุการบินฯ มีข้อคิดเห็นว่า บริษัท วิทยุการบินฯ ได้มีการให้บริการ จัดการความปลอดภัยของการจราจรทางอากาศ (ATFM) และ การจัดการห้วงอากาศ (ASM) เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) มาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว โดยเริ่มให้บริการ BOBCAT ATFM Service มาตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ และบริการ General ATFM Service อย่างเต็มรูปแบบมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ส่วนศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงานด้วย</b></p>

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒.-๕.

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนา  
ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศ  
ตามมาตรฐานสากล จะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลและแนวทางเพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม  
สำหรับการพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจร  
ทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการบิน  
ของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี  
พิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๓๒ (จัดตั้ง/ภัทรภร)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tnvb๔@hotmail.com



## ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๘๐

ที่ นร ๐๔๐๓ (กร ๓)/๑๒๔๗๔ วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ข้อคิดเห็นรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  
ที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม  
วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ข้อคิดเห็นรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนา  
ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตาม  
มาตรฐานสากลของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งได้พิจารณาแล้ว  
เห็นชอบด้วย จึงเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

รองนายกรัฐมนตรี

กองกฎหมาย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
จากที่ นกส ๑๑๑๓ ๒๖๕
วันที่ 1 ก.ย. ๖4
เรื่อง พ.อ.ก.ท.



กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 19429
วันที่ 25 ส.ค. 64
เวลา 11.17

ที่ กพท ๐๓/ ๕๖๕๕

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
๓๓๓/๑๐๕ อาคารหลักสี่พลาซ่า  
ถนนกำแพงเพชร ๖ แขวงตลาดบางเขน  
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๓๐

๕๖๕ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการการบินพลเรือน วุฒิสภา

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๑๐๐/สรค ๒๒๑๓ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงาน เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการการบินพลเรือน วุฒิสภา

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักงานรัฐมนตรี กลุ่มงานเรื่องราวร้องทุกข์ ขอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณาให้ความเห็นต่อรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการการบินพลเรือน วุฒิสภา นั้น

ในการนี้ กพท. พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการการบินพลเรือน วุฒิสภา ในส่วนข้อ ๑ การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดย กพท. ได้จัดทำความเห็นต่อรายงานดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นที่ยอมรับแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายประกันคุณภาพ

กองตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล

โทรศัพท์ ๐-๒๕๖๘-๘๘๐๐ ต่อ ๑๒๐๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ qad\_ip@caat.or.th

ประเด็น	ความเห็นของสำนัก
<p>ปัจจัยที่ 1 การประเมินและปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ของประเทศให้เป็นไปตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด</p>	<p>1. กพท. มีการปรับปรุงและทบทวนข้อกำหนดต่างๆ ด้านเทคนิคอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจข้อกำหนดต่างๆ เป็นไปตามที่กำหนดโดยเมื่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีการดำเนินการปรับปรุงและทบทวนข้อกำหนดต่างๆ ด้านเทคนิคของประเทศไทย กับข้อกำหนดองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในระบบ Online ของ ICAO ซึ่งเรียกว่า Compliance Checklist (CC) and Electronic filing of differences (EFOD) system โดยเป็นการเปรียบเทียบข้อกำหนดต่างๆ ใน 19 ภาคผนวก กับข้อกำหนดของประเทศไทย เพื่อประเมินและปรับปรุงข้อกำหนดต่างๆ ในอนาคต อีกทั้ง ปัจจุบัน กพท. อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างกฎหมายด้านเทคนิคทั้งหมด ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยประยุกต์ใช้รูปแบบ Model โครงสร้างกฎหมายของสหภาพยุโรป ซึ่งเรียกว่าโครงการ TCAR โดยได้มีการจัดทำสัญญาการดำเนินการกับหน่วยงาน CAAI ของประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่ช่วย กพท. ในการปลดธงแดงที่ได้รับจาก ICAO ก่อนหน้านี้ ปัจจุบันโครงการดังกล่าวมีความคืบหน้าไปมาก</p> <p>ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคในเรื่องกฎหมายด้านเทคนิคที่กำหนดโดย ICAO นั้น พบว่ากฎหมายทางเทคนิคมีการปรับปรุงบ่อยครั้ง และต้องมีการออกกฎหมายให้ทันตามระยะเวลาที่กำหนดของ ICAO ดังนั้น อาจจะต้องพิจารณาในส่วนนี้ให้สอดคล้องกับลำดับขั้นในการออกกฎหมายของประเทศไทย เพื่อให้กฎหมายมีการปรับปรุงได้อย่างรวดเร็วทันเวลา กฎหมายนั้นเป็นเพียงหนึ่งกลไกใน 8 elements ของการกำกับดูแล โดยจะต้องจัดทำและดำเนินการในองค์ประกอบอื่นๆ ให้ครบถ้วนก่อนนำไปปฏิบัติ ได้แก่ คำแนะนำ (Guidance) แนวทางปฏิบัติ (Procedures) รายการตรวจสอบ (Checklist) และการฝึกอบรม (Training) สำหรับบุคลากรที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการ ให้มีความรู้ความเข้าใจ ซึ่งในบางครั้งรายละเอียดทางด้านเทคนิคการบิน มีความซับซ้อนและยากต่อการเข้าใจ จึงจำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในต่างประเทศในการให้ความรู้หรือจัดทำกลไกทั้งหมดที่กล่าวมา อาจต้องใช้เวลาในการดำเนินการ ในส่วนของประเด็นของกฎหมายลำดับรองที่จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายหลักที่เป็นฐานอำนาจในการออกข้อปฏิบัติ เช่น เรื่องอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก ซึ่งเป็นเรื่องใหม่สำหรับการบิน นั้น พบว่ามีความเห็นสอดคล้องกับข้อคิดเห็นและข้อเสนอของคณะกรรมการคมนาคม ในเรื่องดังกล่าว ที่จำเป็นจะต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายหลักให้มีความสอดคล้อง โดยในส่วนของกฎหมายหลักการแก้ไขอาจจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการปรับปรุงแก้ไขในเรื่องดังกล่าว</p>

<p><b>ปัจจัยที่ 2</b>          การพัฒนาขีดความสามารถและสร้าง          เข้มแข็งการตรวจประเมินและทบทวนด้าน          ความปลอดภัยและด้านการรักษาความ          ปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>การจัดให้มีระบบประกันคุณภาพ ปัจจุบัน กพท. ได้มีการจัดตั้งหน่วยงาน          ภายในคือ ฝ่ายประกันคุณภาพ ทำหน้าที่ประกันคุณภาพของ กพท. โดย          ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 ตั้งแต่ปี 2019 และมีการปรับปรุงระบบ          การตรวจประเมินอย่างต่อเนื่องทั้งในส่วนของกาปฏิบัติตามมาตรฐานของ          ICAO ต่างๆ รวมถึงการดำเนินงานอย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพ และ          ตอบสนองความต้องการผู้รับบริการ ตามข้อกำหนดของ ISO 9001:2015</p> <p>สำหรับระบบประกันคุณภาพ ในสายการบิน และหน่วยงานให้บริการ          จราจรทางอากาศ นั้น ได้มีการกำหนดไว้ในข้อกำหนดปัจจุบัน ซึ่งใช้สำหรับ          การให้การรับรองสายการบิน และหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ          สอดคล้องกับข้อกำหนดของ ICAO ซึ่งผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง          จะต้องจัดให้มีระบบประกันคุณภาพและดำเนินการให้ได้ตามมาตรฐาน          ดังกล่าว</p> <p>การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต          โดยพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ กพท. มีความเห็นสอดคล้องกับรายงานการ          พิจารณาศึกษา ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภาในเรื่องการพัฒนาระบบ          เทคโนโลยีสารสนเทศรวมถึงระบบซอฟต์แวร์ปัจจุบัน เนื่องจากระบบ          การออกใบรับรองหรือใบอนุญาตในอดีตซึ่งเป็นระบบเอกสารมีความยุ่งยาก          ในการจัดเก็บ ข้อมูลต่างๆอาจสูญหาย และไม่สามารถนำมาประมวลผลหรือ          วิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง ปัจจัยในการแก้ปัญหาเร่งด่วนของ          ประเทศไทย ที่ กพท. ได้ดำเนินการร่วมกับ CAAI ในอดีต พบว่าซอฟต์แวร์ใน          การตรวจประเมินเพื่อออกใบรับรองของ CAAI ซึ่งเรียกว่าระบบ Centik มี          ส่วนสำคัญในความสำเร็จของการดำเนินการ เนื่องจากในระบบการตรวจ          ประเมินด้านการบิน จะยึดถือเอกสารหลักฐานต่างๆเป็นหลักสำคัญ ซึ่งจาก          จุดนั้น กพท. จึงได้ดำเนินการริเริ่มจัดหาระบบระบบซอฟต์แวร์เพื่อมาใช้งาน          ซึ่งปัจจุบันได้มีการจัดหา Software เรียกว่าระบบ EMPIC ในการออก          ใบรับรองหรือใบอนุญาตต่างๆ ซึ่งจะครอบคลุมในส่วนของภารกิจหลักด้าน          Safety และ Security อีกทั้ง กพท. ยังได้เริ่มจัดทำแผนพัฒนากระบวนการ          ทางธุรกิจและแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2564          เพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางและวางแผนปรับปรุงกระบวนการทำงานทั้งหมด          ขององค์กร โดยบูรณาการกระบวนการทำงานเข้ากับระบบเทคโนโลยี          สารสนเทศมาปรับใช้ทั้งองค์กร มีระบบที่เชื่อมโยงทั้งภายในและภายนอก          มีความรวดเร็วและตอบสนองความต้องการ เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพ          และปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กรไปสู่ดิจิทัลสำหรับปัจจุบันและอนาคต</p>
--	--

<p><b>ปัจจัยที่ 3</b> การพัฒนาและการสร้างความเข้มแข็งในคุณภาพความรู้ความสามารถของพนักงานกำกับตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการสนามบิน บริการการจัดการจราจรทางอากาศ และการปฏิบัติการบิน ตลอดจนการดำเนินการของสายการบิน</p>	<p>ในเรื่องการพัฒนาและการสร้างความเข้มแข็งในคุณภาพความรู้ความสามารถของพนักงานกำกับตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการสนามบิน บริการการจัดการจราจรทางอากาศ และการปฏิบัติการบิน ตลอดจนการดำเนินการของสายการบิน กพท. ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรผ่านการฝึกปฏิบัติจริง (On the Job Training-OJT) โดยผู้ตรวจสอบด้านการบินที่มีประสบการณ์เป็นผู้ฝึกและควบคุมการปฏิบัติ พร้อมทั้งมีการจัดส่งพนักงานเข้าร่วมการอบรมและขอรับคำแนะนำจาก ICAO COSCAP-SEA และ ICAO Regional Office อยู่เสมอ ทั้งนี้พบว่ายังมีความขาดแคลนหน่วยงานหรือผู้ฝึกสอนที่มีความรู้ความสามารถที่มีความเข้าใจในด้านการบินในประเทศ และยังขาดแคลนหน่วยงานฝึกอบรมในด้านการบินที่เป็นศูนย์รวมความรู้ในประเทศ</p>
<p><b>ปัจจัยที่ 1-3</b> รายงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p>	<p>1. การประเมินและปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ของประเทศให้เป็นไปตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด โดยปัจจุบันโครงสร้างกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีดังนี้</p> <p>1.1 Primary Aviation Legislation (CE 1) ปัจจุบันการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นไปตามหมวด 5/1 การรักษาความปลอดภัย แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562</p> <p>1.2 Specific Operating Regulations (CE 2) ปัจจุบันกพท. มีกฎหมายลำดับรองที่ใช้ในการกำกับดูแล แบ่งออกเป็นการกำกับดูแลผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งหีบห่อตัวคน โดยในการทบทวนกฎหมายลำดับรอง กพท. ได้จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบในด้านการกำกับดูแล พ.ศ. 2563 - 2564 โดยในปี พ.ศ. 2563 - 2564 กพท. ได้จัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง (CE 2) เพื่อให้มีการกำกับดูแลผู้ให้บริการครัวการบิน (Catering) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ และการสร้างระบบการรักษาความปลอดภัย ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Security Supply Chain) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสอดคล้องกับ Primary Legislation (CE1)</p> <p>2. การพัฒนาขีดความสามารถและสร้างความเข้มแข็งการตรวจประเมินและทบทวนด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ มีดังนี้</p> <p>2.1 กพท. ได้ประเมินภารกิจและบทบาทหน้าที่ขององค์กร รวมทั้งการมอบหมายหน้าที่ตามภารกิจและแนวคิดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างชัดเจน โดยมีการระบุในส่วนของผู้กำกับดูแล (Regulator) และผู้ปฏิบัติ (Operator) โดยมีผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Inspector) จำนวน 16 ราย และมีแผนพัฒนาให้มีผู้ตรวจสอบเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี</p> <p>2.2 พัฒนาแนวทาง คู่มือ ขั้นตอนปฏิบัติหรือรายการตรวจสอบต่างๆ ที่นำมาใช้เป็นเครื่องมือและแนวทางกำกับต้องสอดคล้องกับกฎหมายหลัก</p>

ภาคผนวกแห่งอนุสัญญา และแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (CE 5) กพท. ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายลำดับต้นคำแนะนำของ ICAO และเพื่อให้มีความชัดเจนในการปฏิบัติของผู้ดำเนินงาน เช่น SOP for Aviation Security Test, SOP for Dissemination of Programme รายการตรวจแผนเผชิญเหตุด้านการรักษาความปลอดภัยการบินสำหรับตัวแทนควบคุม เป็นต้น

2.3 พัฒนารูปแบบในการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต โดยการพัฒนาแบบซอฟต์แวร์สำหรับการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต (CE 6) ปัจจุบันการขอใบอนุญาตที่อยู่ในกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ได้แก่ ใบรับรองตัวแทนควบคุม ใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุม ให้ดำเนินการผ่านระบบซึ่งจะมีการนำระบบ EMPIC มาปรับใช้ในอนาคต

2.4 การพัฒนาระบบระบบการตรวจตราหรือการตรวจสอบ โดยใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่หน่วยงานผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการสร้างขึ้น (CE 7) ปัจจุบัน เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กพท. ได้ใช้ระบบ Remote Compliance Monitoring เพื่อใช้ในการตรวจติดตามแทนสำหรับบางผู้ดำเนินการ ซึ่งในอนาคตอาจพัฒนาไปเพื่อใช้อย่างเต็มรูปแบบต่อไป

2.5 พัฒนากลไกในการบังคับใช้กฎหมาย โดยใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการติดตามข้อบกพร่องและดำเนินการในกรณีที่มีการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (CE 8) ปัจจุบัน กพท. มีระบบในการตรวจและให้ข้อบกพร่อง พร้อมทั้งใช้ในการตรวจติดตามการแก้ไขข้อบกพร่อง ผ่านระบบฐานข้อมูลการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (AVSEC QC Database System)

3. การพัฒนาและการสร้างความเข้มแข็งในคุณภาพความรู้ความสามารถของพนักงานกำกับตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการสนามบิน บริการจัดการจราจรทางอากาศ และการปฏิบัติการบิน ตลอดถึงการดำเนินการของสายการบิน โดย กพท. ดำเนินการในส่วนที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

3.1 การจัดให้มีระบบมาตรฐานในการคัดสรรพนักงานกำกับและผู้ตรวจสอบ รวมทั้งผู้ปฏิบัติการบินในด้านขนส่งทางอากาศทั้งหมด (CE 4)

3.1.1 ในด้านการคัดสรรพนักงานกำกับและผู้ตรวจสอบฯ กพท. ได้ดำเนินการให้พนักงานที่จะได้รับแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจสอบด้านการบินมีคุณสมบัติ ผลการทดสอบ การฝึกอบรม ความรู้ ความชำนาญตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

3.1.2 ในด้านการคัดสรรพนักงานปฏิบัติการบิน กพท. ดำเนินการคัดสรรพนักงานโดยพิจารณาถึงคุณสมบัติ ความรู้ และความสามารถ ทั้งนี้โดยสอดคล้องกับคุณสมบัติในการประกาศรับสมัคร

3.2 ด้านการสร้างคุณภาพ และพัฒนาระบบการฝึกอบรมบุคลากร (CE 4) กพท. ได้ดำเนินการทบทวนแผนฝึกอบรมประจำปีอย่างสม่ำเสมอ และได้จัดให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรมตามแผนการฝึกอบรมที่กำหนดไว้



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  
Airports of Thailand Public Company Limited  
ที่ ทอท. 11008 /2564

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 17462
วันที่ 25 สิงหาคม 64
เวลา 13.08

คณะกรรมการ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
เลขรับ 1809 กก. 145 กก. 4
วันที่ 25 สิงหาคม 64
เวลา 14.41 น.

19 สิงหาคม 2564

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่องการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  
ที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการ  
การคมนาคม วุฒิสภา

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ ว 5257/2564 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2564

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่องการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษา  
ความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล  
ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา จำนวน 2 แผ่น

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคม (คค.) ขอให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)  
พิจารณาความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความ  
ปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของ  
คณะกรรมการการคมนาคม ความละเอียดทราบแล้วนั้น

บัดนี้ ทอท.ได้พิจารณารายงานดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ได้ประสาน คค.  
(คุณรัฐชัย วงษ์ทอง นิตกรชำนาญการ ฝ่ายกฎหมายที่ 4 กองกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) แล้ว  
ว่าจะส่งผลการพิจารณาให้ข้ากว่ากำหนดเนื่องจากได้รับหนังสือล่าช้า และได้ส่งผลพิจารณาให้ทาง E-mail :  
trnvb4@hotmail.com ในเบื้องต้นแล้ว และ ทอท.ขอมอบหมายให้นายเอกชัย ใจสว่าง ผู้อำนวยการฝ่ายส่วนควบคุม  
คุณภาพการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน ฝ่ายมาตรฐานและควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน  
โทรศัพท์ 0 2535 1704 เป็นผู้ติดต่อประสานงาน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายนิติบัญญัติ สิริสมรรถการ)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ฝ่ายมาตรฐานและควบคุมคุณภาพ  
การรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน

โทรศัพท์ 0 2535 1928, โทรสาร 02535 2045

**ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา**  
**เรื่องการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน**  
**รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา**

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ซึ่งมีปัจจัยที่สำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นและหลักประกันคุณภาพ การตรวจกำกับตัวชี้วัดระดับคะแนนความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยฯ ของประเทศไทย ให้สูงขึ้นทั้ง 8 ด้าน (การปลดตรงแดงอย่างยั่งยืน) ดังนี้

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	ความเชื่อมโยงของ ทอท.
<p>ปัจจัยที่ 1 การประเมินและปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายและกฎ ระเบียบต่างๆ ของประเทศ การทบทวนและวิเคราะห์ ข้อแตกต่างระหว่างกฎหมายหลักกับข้อกำหนดขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีความสอดคล้องเพียงพอ ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้นใจได้ว่าไม่เกิด ปัญหาในการจัดการความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย</p>	<p>ทอท.ในฐานะผู้ดำเนินการสนามบิน (Aerodrome Operator) มีการออกระเบียบ ทอท. การจัดทำคู่มือสนามบิน การจัดทำคู่มือ ระบบการจัดการด้านนริภัยของสนามบิน รวมทั้ง การจัดทำ แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน แผนควบคุมคุณภาพการ รักษาความปลอดภัย แผนฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย ให้สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดของรัฐ เพื่อนำมา บังคับใช้ในกระบวนการดำเนินงานสนามบินในความรับผิดชอบ ของ ทอท.</p>
<p>ปัจจัยที่ 2 การพัฒนาขีดความสามารถและสร้างความ เข้มแข็งในการตรวจประเมินและทบทวนด้านความ ปลอดภัยและด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เช่น ระบบประกันคุณภาพในหน่วยงานด้านการบิน การพัฒนาแนวทาง คู่มือ ขั้นตอนปฏิบัติ หรือรายการ ตรวจสอบต่างๆ การพัฒนารูปแบบการรับรองต่างๆ ในการ ออกใบรับรอง หรือใบอนุญาต การพัฒนาระบบการ ตรวจสอบหรือการตรวจสอบ การใช้เทคโนโลยีที่นำมาใช้ เป็นเครื่องมือแนวทางกำกับบังคับใช้กฎหมาย เช่น การ ติดตามข้อบกพร่องด้วยการใช้เทคโนโลยีตามข้อกำหนด ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยอย่าง ทั่วทั้งที่ การตอบสนองต่อการปฏิบัติตามมาตรฐาน และ กระบวนการรับรองการใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่ หน่วยงานผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการสร้างขึ้น ภายใต้ หลักการประกันคุณภาพและระบบตรวจสอบ (Validation)</p>	<p>- ทอท.ได้นำกฎระเบียบ และแนวทางในการตรวจสอบจากรัฐ มาวางแผนและปรับปรุงระบบการตรวจสอบภายในของ ทอท. ทั้งในระดับองค์กรและระดับสนามบิน เพื่อให้มีความสอดคล้อง กับทั้งด้านขั้นตอนกระบวนการในการตรวจสอบ ขอบเขต และ รายการตรวจสอบ โดย ทอท.ได้นำเรื่องดังกล่าวกำหนดไว้ใน คู่มือการตรวจสอบภายใน และแผนการควบคุมคุณภาพ ของ ทอท.</p> <p>- ทอท.ได้เชิญหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องร่วมเป็น คณะทำงานในการเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบทั้งด้าน ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินจากองค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> <p>- ทอท.ได้ใช้เทคโนโลยีในการรายงานด้านความปลอดภัย เพื่อ เป็นข้อมูลส่งให้รัฐตามที่กำหนด รวมถึง ได้นำเทคโนโลยีมาใช้ใน การตรวจค้นร่างกาย (Body Scanner) และการตรวจค้น สัมภาระ (ระบบ In-line Screening ด้วยเครื่อง X-ray แบบ CT) ของผู้โดยสาร ก่อนอนุญาตให้ผ่านขึ้นอากาศยาน</p>

<p>หน่วยงานผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการสร้างขึ้น ภายใต้หลักการประกันคุณภาพและระบบตรวจสอบ (Validation)</p>	<p>สัมภาระ (ระบบ In-line Screening ด้วยเครื่อง X-ray แบบ CT) ของผู้โดยสาร ก่อนอนุญาตให้ผ่านขึ้นอากาศยาน</p>
<p>ปัจจัยที่ 3 การพัฒนาและการสร้างความเข้มแข็งในคุณภาพ ความรู้ความสามารถของพนักงานกำกับตรวจสอบมาตรฐานการบิน การให้บริการสนามบิน บริการจัดการจราจรทางอากาศ การปฏิบัติการบิน การดำเนินการของสายการบิน และการพัฒนามาตรฐานการสร้างสนามบิน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทอท.มีการจัดหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน สนามบิน และสนับสนุนบุคลากรของ กพท.ให้เข้ารับการอบรมด้วย</li> <li>- ทอท.มีการจัดสัมมนาด้านความปลอดภัยโดยมีการเชิญบุคลากรขององค์กรระหว่างประเทศมาเป็นวิทยากรให้ความรู้ และเชิญบุคลากรของ กพท. รวมถึงองค์กรด้านการบินพลเรือนต่างๆ เข้าร่วมสัมมนา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการจัดการด้านนิรภัยของประเทศไทยร่วมกัน</li> <li>- ทอท.มีการจัดทำและฝึกอบรมในหลักสูตรของผู้ปฏิบัติงาน ด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจาก กพท. รวมทั้งมีการพัฒนาบุคลากรให้เป็นครูผู้สอนที่ กพท.รับรอง</li> <li>- ทอท.สนับสนุนเชื้อเพลิงสถานที่และบุคลากรในการการศึกษา อุตสาหกรรม และการอบรมในภาคปฏิบัติของ กพท. ทั้งในรูปแบบหลักสูตรฝึกอบรมหรือการ OJT</li> <li>- ทอท.ได้ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ภายใน สนามบินโดยอาศัยกลไกการประชุมหารือ การแต่งตั้งเป็น คณะทำงาน และนำแนวคิด Airport Collaborative Decision Making มาสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในสนามบิน</li> </ul>



**AEROTHAI** Aeronautical Studio of Thailand Ltd.

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา  
เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน  
รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล  
(ในส่วนของที่เกี่ยวข้องกับ บวท.)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สิงหาคม ๒๕๖๔

**ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา**  
**เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน**  
**รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล**  
**ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา**  
**(ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจ บวท.)**

ตามที่คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล (รายงานฯ) ซึ่ง คค. ได้มีข้อสั่งการให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) พิจารณาและให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะในส่วนที่เกี่ยวข้อง บวท. จึงได้ดำเนินการในเรื่องดังกล่าว โดยมีข้อคิดเห็น และการดำเนินการของ บวท. ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามหัวข้อรายงานฯ ในประเด็นสำคัญในการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการจัดการจราจรทางอากาศ (หน้า ๗) ดังนี้

๑. การจัดการห้วงอากาศที่ขจัดความเสี่ยงบริเวณที่อากาศยานมีโอกาสเข้าใกล้กันโดยพัฒนาการออกแบบห้วงอากาศในเส้นทางที่มีการตัดกัน และบริเวณที่มีการจราจรทางอากาศหนาแน่น

ข้อเสนอแนะจากรายงานการพิจารณาศึกษาบทที่ ๔ ข้อ ๔.๓ การจัดการจราจรทางอากาศ (หน้า ๖๗)	ข้อคิดเห็นและการดำเนินการของ บวท.
- ปรับปรุงการกำหนดเขตควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Sectors) ที่มีจำนวนเที่ยวบินที่เกิดขึ้นจริง มากกว่าปริมาณการรองรับอากาศยาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อตารางแผน และเป็นภาระแก่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศมากเกินไป	- บวท. อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Re-sectorization) และออกแบบโครงสร้างเส้นทางบินที่เพิ่มความปลอดภัย โดยใช้เทคโนโลยี PBN Specification ตามแผน PBN ของประเทศ ในบริเวณที่มีการจราจรทางอากาศหนาแน่น โดยจัดสร้างเส้นทางบินคู่ขนานและจัดการจราจรแบบทางเดียว ในบริเวณด้านเหนือของประเทศ ทั้งนี้ บวท. ได้บรรจุโครงการตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงาน ดังนี้

<p>ข้อเสนอแนะจากรายงานการพิจารณาศึกษาบทที่ ๕ ข้อ ๕.๓ การจัดการจราจรทางอากาศ (หน้า ๖๗)</p>	<p>ข้อคิดเห็นและการดำเนินการของ บวท.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ Bangkok FIR</li> <li>- โครงการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศและเส้นทางบิน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปรับปรุงรูปแบบการจัดการทิวอากาศภายใต้การจัดการ ๓ สนามบินหลัก ชู่ตะเกา ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ โดยให้มีหน่วยรับผิดชอบจัดการทิวอากาศที่สอดคล้องกับระบบการรองรับอากาศยานที่เพิ่มขึ้น ให้แล้วเสร็จก่อนที่สภาพจราจรทางอากาศจะกลับมาหนาแน่นอีกครั้งหนึ่ง</li> <li>- จัดการรูปแบบการบินขึ้นและลง พร้อมทั้งการบินเข้าออก (Instrument Flight Procedures) ของสนามบิน ชู่ตะเกา ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ ให้สอดคล้องกับระบบบริการเดินอากาศรูปแบบมาตรฐาน Conventional Navigation และ Performance-based Navigation เช่น มีจุดกำหนดการบินเข้าและออกที่สอดคล้องกัน มีการกำหนด Specification และกำหนดระบบการเดินอากาศพื้นฐานให้เหมาะสม มีการประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบใน AIP-Thailand มีหลักประกันคุณภาพและระบบตรวจสอบที่ชัดเจน ทั้งนี้ ในการกำหนด Instrument Approach Procedures รายละเอียดของเส้นทาง ควรมีค่า Minimum Stabilization Distance (MSD) ที่เพียงพอระหว่างจุด Waypoint ต่าง ๆ ของเส้นทางการบินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการปฏิบัติการบิน ดังภาพที่ ๕-๔ ภาพที่ ๕-๕ และภาพที่ ๕-๖</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บวท. อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาทิวอากาศ โดยปรับปรุงทิวอากาศภายใต้การจัดการ ๓ สนามบินหลัก ชู่ตะเกา ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ ซึ่งครอบคลุมการจัดการรูปแบบการขึ้นและลง พร้อมทั้งการบินเข้าออก (Instrument Flight Procedures) ทั้งนี้ บวท. ได้บรรจุโครงการตามแผนวิสาหกิจของหน่วยงาน ดังนี้</li> <li>- โครงการพัฒนาทิวอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของจราจรทางอากาศ (Metropex)</li> </ul>

**๒. สร้างหลักประกันในการจัดการจราจรทางอากาศ การจัดการห้วงอากาศ และการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศให้เครื่องบิน**

- สามารถคาดการณ์ทิศทาง
- รองรับอากาศยานที่เพิ่มขึ้น
- การจัดลำดับอากาศยานบินลง/ขึ้นได้อย่างรวดเร็วเปลี่ยนตามสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศ เหตุวิฤตติต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ

**ข้อคิดเห็นและการดำเนินการของ บพท.**

บพท. อยู่ระหว่างดำเนินการขอรับใบรับรองการให้บริการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (ATFM) โดยศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ และใบรับรองการจัดการห้วงอากาศ (ASM) โดยศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) ทั้งนี้ บพท. ได้มีการให้บริการ ATFM และ ASM เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) มาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว โดยเริ่มให้บริการ BOBCAT ATFM Service มาตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ และบริการ General ATFM Service อย่างเต็มรูปแบบมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ ส่วนศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ ทั้งนี้ บพท. ได้บรรจุโครงการตามแผนวิสัยทัศน์ของหน่วยงาน ดังนี้

- โครงการบริหารจัดการความสามารถในการรองรับเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ATFM ในประเทศและภูมิภาค
- โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาการให้บริการ ATFM ในอนาคต พัฒนาแนวทางวิธีปฏิบัติในการบูรณาการ ASM, ATFM และ A-CDM เข้าด้วยกัน (ASM/ATFWA-CDM Integration)
- โครงการพัฒนาการบริหาร/จัดการห้วงอากาศสมัยใหม่
- โครงการพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบบูรณาการระหว่างระบบ THAI CMAC และระบบป่าแพญ
- โครงการผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ

\*\*\*\*\*



กรมการขนส่งทางอากาศ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
เลขที่ ๑๐๖๓ กท. / ๒๕๖๓ ก. ๔
วันที่ 10 ต.ย. ๖๓
เวลา ๑๑.๔๕ น.

๗๖.

กระทรวงคมนาคม
เลขที่ ๑๘๖๓
วันที่ 10 ต.ย. ๖๓
เวลา ๑๑.๐๒

ด่วนที่สุด

## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมท่าอากาศยาน กองควบคุมมาตรฐานสนามบิน โทร. ๐ ๒๒๘๗ ๐๓๒๐ ต่อ ๒๘๓๓

ที่ คค ๐๕๑๒ / ๒๕๖๔ วันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง การพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  
ที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

## ๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ตามบันทึกด่วนที่สุด ที่ ว๕๒๕๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ท้ายหนังสือสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม ที่ ศค๐๑๐๐/สรค ๒๒๑๓ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ขอให้กรมท่าอากาศยาน พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล แล้วแจ้งผลการพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมทราบต่อไป

๑.๒ ตามหนังสือ สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๒/๖๓๒๖ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๔ ขอให้กรมท่าอากาศยาน เร่งรัดพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล

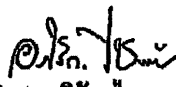
## ๒. การพิจารณา

กรมท่าอากาศยานพิจารณาแล้ว ไม่มีความเห็นเพิ่มเติมต่อรายงานดังกล่าว ในการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบินของท่าอากาศยานในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพื่อพัฒนาให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งในด้านกายภาพและด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความปลอดภัย รวมถึงได้รับความสะดวกในการใช้บริการตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

ทั้งนี้ การพัฒนาบุคลากรของกรมท่าอากาศยานได้จัดทำแผนการฝึกอบรมบุคลากรให้สอดคล้องกับแผนชาติด้านความปลอดภัยและด้านรักษาความปลอดภัยและได้ดำเนินการฝึกอบรมตามกรอบระยะเวลาที่วางแผนไว้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

  
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)  
อธิบดีกรมท่าอากาศยาน