

1. Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation

ดูรายละเอียดจาก <https://sar.mot.go.th/th/icao-annexes-and-documents/>



ICAO

International Standards
and Recommended Practices



Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation

Aerodromes

Volume I

Aerodrome Design and Operations

Eighth Edition, July 2018

This edition supersedes, on 8 November 2018, all previous editions of Annex 14, Volume I.

For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Chapter 1, 1.2 and the Foreword.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

2. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation

ดูรายละเอียดจาก <https://sar.mot.go.th/th/icao-annexes-and-documents/>



ICAO

International Standards
and Recommended Practices

Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation

Security

Safeguarding International Civil Aviation
Against Acts of Unlawful Interference

Tenth Edition, April 2017



This edition supersedes, on 3 August 2017, all previous editions of Annex 17.

For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Foreword.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

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

อริรัฐ รัตนเศรษฐ์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการแทน

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) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบกฎระเบียบเพื่อปกป้องความมั่นคงด้านการบินพลเรือนในประเทศไทยให้มีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ 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 รัตนเศรษฐ)

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	สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ	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) การบริการคร่ำการบิน (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 มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประเภทพิเศษ (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 แผนที่เกี่ยวข้องกับการรักษา	
ความปลอดภัยการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระดับภัยคุกคาม	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 การบริหารจัดการและการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ	
ด้วยกฎหมาย (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

(5) การนำอาวุธหรือกลอุกกรรม 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 ที่ใช้ในการป้องกันไม่ให้เกิดการนำอาวุธ วัตถุระเบิด กลอุกกรรม 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) การตรวจสอบประสิทธิผล 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 ผู้ส่งทราบดีน 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) พื้นที่วางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในพื้นที่เพื่อใช้ในการจัดการสินค้า 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 ตลอดจนมาตรฐานความปลอดภัย 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 ผู้ดำเนินการและบุคคลผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต้องปฏิบัติตามกฎหมายลำดับรองอื่นด้วย 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

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยผู้ว่าการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 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 บุคลากรงบประมาณ 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 รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 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 ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

(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) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตราการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (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) ทำให้มั่นใจว่าการดำเนินการมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(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) 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

5.19.3 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) 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

5.20.3 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) 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

5.22.3 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) จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติที่ใช้แจ้งให้ผู้ดำเนินการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุดเมื่อบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่สนามบินของลูกจ้างสูญหาย 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. ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 9. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 10. ผู้แทนสำนักข่าวกรองแห่งชาติ | กรรมการ |
| 11. ผู้แทนกองบัญชาการตำรวจสันติบาล
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 12. ผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง | กรรมการ |
| 13. ผู้แทนการทำอากาศยานอุตตะเภา | 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 กรณีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับแจ้งข้อมูลว่าอาจเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้น

เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับข้อมูล ต้องดำเนินการแจ้งตอบรับว่าได้ข้อมูลแล้ว และให้ดำเนินการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการกับอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อไป

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 สัมภาระลงทะเลเปียน สัมภาระไม่ลงทะเลเปียน สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ 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

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดให้ผลการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนซึ่งดำเนินการตรวจสอบโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีสถานะเป็น ข้อมูลลับ อย่างไรก็ตาม หากมีรัฐใดร้องขอ สำนักงานอาจพิจารณาเปิดเผยข้อมูลให้รัฐผู้ขอทราบได้เฉพาะ ในส่วนของผลการตรวจสอบ (Audit Result) และการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action) เท่านั้น

6.5.2.3 การแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคาม

(1) ประเทศไทยอาจพิจารณาแลกเปลี่ยนข้อมูลภัยคุกคามกับประเทศอื่น เช่น การปรับระดับ ภัยคุกคาม วิธีปฏิบัติที่ผู้ละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยใช้ การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งการฝึกปฏิบัติต่าง ๆ ซึ่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลนั้นอาจดำเนินการทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรณีมี อุบัติการณ์ร้ายแรง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านช่องทางอื่น เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์

(2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดให้มีกระบวนการในการวิเคราะห์และเผยแพร่ ข้อมูลภัยคุกคามให้กับผู้ดำเนินการทราบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ดำเนินการได้จัดให้มีมาตรการรับมืออย่างเหมาะสม ในกรณีที่มีภัยคุกคามเกิดขึ้น นอกจากนั้น สำนักงานอาจพิจารณาแจ้งข้อมูลให้กับหน่วยงานหรือบุคคลใด โดยเฉพาะเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของผู้นั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) สำหรับข้อมูลภัยคุกคามซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการแจ้งไปยังผู้มีอำนาจหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศรายนั้น หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งอยู่ในประเทศไทย รวมทั้งผู้ควบคุมอากาศยาน โดยทันที และกรณีอากาศยานถูกยึดหรือถูกสั่งให้เปลี่ยนเส้นทางการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สำนักงาน จะทำการรวบรวมข้อมูลและส่งต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กับหน่วยงานซึ่งมีอำนาจหน้าที่ทั้งระหว่างเส้นทางบิน และปลายทางที่สันนิษฐานไว้ว่าอากาศยานนั้นจะทำการบินลง ทั้งนี้ กรณีประเทศไทยได้รับแจ้งข้อมูลกรณี อากาศยานถูกบังคับให้เปลี่ยนเส้นทางบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สำนักงานต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าว ให้กับผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และหน่วยงานอื่น ที่เกี่ยวข้องทันที

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 แจ้งคำร้องขอดังกล่าวมายังสำนักงานโดยทันที เพื่อให้สำนักงานพิจารณาและ/หรือหารือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการตามคำร้องขอ

6.8 การสื่อสารเพื่อตอบโต้ต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการประสานงานและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเกี่ยวกับอากาศยานที่ตกอยู่ภายใต้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อแจ้งไปยังผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องหรืออาจเกี่ยวข้องโดยเร็ว 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)
หรืออากาศยานที่ไม่มีนักบิน (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 เพื่อที่จะได้ตอบสนองต่อภัยคุกคามที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายอย่างรวดเร็ว 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 การเยียวยารักษาจิตใจโดยหน่วยงานด้านสาธารณสุข 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) ล่ามเพื่อช่วยเหลือในการเจรจาต่อรอง (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 ให้ผู้อำนวยการสำนักงานหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ภายใต้การประสานงานกับประธานศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) รวบรวมและจัดการ เพื่อให้แน่ใจว่าได้ควบคุมข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องกับสื่อมวลชน ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับการสั่งการระดับบริหาร (Executive Command) ซึ่งเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการนโยบายและผู้อำนวยการแก้ไขปัญหาก่อการร้ายสากล (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 เพื่อให้รัฐที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการมาตรการตอบโต้หรือตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้อย่างเหมาะสม โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการดำเนินการ 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 (NCASP)

(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 (NCASP)

ทั้งนี้ รายละเอียดอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

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 และผู้ให้บริการครีวการบิน 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 (NCASTP) 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. ประสานงานเพื่อให้อำนาจหน้าที่ในการนำข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (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. ทำให้อำนาจหน้าที่ขั้นตอนและมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการสนามบินมีอยู่เพียงพอและสามารถตอบสนองต่อภัยคุกคามได้ และได้จัดให้มีการทบทวนขั้นตอนและมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่เป็นประจำ เพื่อให้มีความพร้อมทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉิน
6. ทำให้อำนาจหน้าที่ผู้ดำเนินการสนามบินจัดให้มีการดำเนินกิจกรรมสำรวจและตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Surveys and Inspections) เป็นประจำโดยที่ไม่อาจคาดการณ์ได้
7. ทำให้อำนาจหน้าที่ผู้ดำเนินการสนามบินได้พิจารณานำข้อเสนอแนะด้านการรักษาความปลอดภัยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่
8. ทำให้อำนาจหน้าที่ผู้ดำเนินการสนามบินได้ให้ความรู้และจัดให้มีการอบรมตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการ (ASTP) แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง
9. ทำให้อำนาจหน้าที่ได้ว่าการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง หรือขยายสนามบิน รวมถึงการจัดหาหรือการใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยของสนามบินเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
10. รายงานให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบถึงมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการสนามบินปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาอุปสรรคหรือข้อขัดข้องที่ผู้ดำเนินการสนามบินไม่สามารถจัดการหรือแก้ไขได้

(ว่าง)

ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน

เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๖๓

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือน ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๓ ได้อนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเสนอ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศ เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓ ประกาศ ณ วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓

ข้อ ๔ การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไข ครั้งที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๖๓ แนบท้ายประกาศนี้

ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแล และควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ประกาศ ณ วันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน



แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

National Civil Aviation Security Programme (NCASP)

(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

รายละเอียดการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 3 พ.ศ. 2563		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม/ยกเลิก
บทที่ 1 วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)		
1	1.1 วัตถุประสงค์ - ภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 17	แก้ไข
บทที่ 2 นิยามศัพท์		
2	<ul style="list-style-type: none"> - การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย - การตรวจค้น - การตรวจสอบประวัติ - การทำงานทางอากาศ - การบินทั่วไป - เขตหวงห้าม - ตัวแทนควบคุม - อู่ทางหยุด - ผู้ควบคุมอากาศยาน - ผู้ดำเนินการ - ผู้ดำเนินการสนามบิน - พนักงานตรวจค้น - พื้นที่นอกเขตการบิน - วัตถุอันตราย - สมาชิกลูกเรือ - อาวุธปืน 	แก้ไข

รายละเอียดการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 3 พ.ศ. 2563		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม/ยกเลิก
3	<ul style="list-style-type: none"> - การไปรษณีย์ควบคุม - ผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน - ผู้ให้บริการครุภัณฑ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน - แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครุภัณฑ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน 	เพิ่ม
4	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน - ปืนเล็ก - ผู้โดยสารที่ก่อความไม่สงบ - ระเบิดเพลิง 	ยกเลิก
บทที่ 3 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร		
5	3.1 การแจกจ่ายเอกสาร <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ดำเนินการทั้งหมด 3.2 การแก้ไขเอกสาร <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ดำเนินการทั้งหมด 	แก้ไข
บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง		
6	<ul style="list-style-type: none"> - 4.1 กฎหมายระหว่างประเทศ - 4.2.1 กฎหมายลำดับต้น - 4.2.2 กฎหมายลำดับรอง 	แก้ไข
บทที่ 5 หน้าที่ความรับผิดชอบ		
7	5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน 5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 5.3 ผู้ดำเนินการสนามบิน 5.4 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ 5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ 5.6 ผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน 5.16 การไปรษณีย์ควบคุม 5.17 การบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work) 5.18 ตัวแทนควบคุม 5.19 ผู้ส่งทราบตัวตน	แก้ไข
8	5.21 ผู้ให้บริการครุภัณฑ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน	เพิ่ม

รายละเอียดการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 3 พ.ศ. 2563		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม/ยกเลิก
บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร		
9	6.1 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ 6.2 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน 6.10 การเห็นชอบ การแก้ไขหรือทบทวน และการคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย 6.12 การสื่อสารและความร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ	แก้ไข
10	6.8 แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครว์การบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน	เพิ่ม
บทที่ 7 มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน อากาศยาน การบินทั่วไปและบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ		
11	7.1 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน 7.2 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน 7.3 การบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work)	แก้ไข
บทที่ 8 การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน		
12	8.1 ผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) 8.2 สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) 8.3 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ 8.4 การรักษาความปลอดภัยการบริการครว์การบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)	แก้ไข
บทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย		
13	9.1 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย 9.2 การใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและการบำรุงรักษา 9.4 การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน	แก้ไข
บทที่ 10 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน		
14	10.1 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)	แก้ไข
บทที่ 11 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย		
15	11.1 การจัดการกับอุบัติเหตุการณ์ 11.3 การฝึกซ้อม (Security Exercise)	แก้ไข
บทที่ 12 การประเมินประสิทธิผล		
16	12.5 การพิจารณาจัดทำแผนดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	แก้ไข

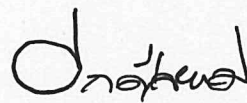
รายละเอียดการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 3 พ.ศ. 2563		
ลำดับที่	รายละเอียด	แก้ไข/เพิ่ม/ ยกเลิก
บทที่ 13 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุ		
17	13.2 การประเมินภัยคุกคาม	แก้ไข
บทที่ 14 การเงิน		
18	การสนับสนุนทางการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน	แก้ไข
บทที่ 15 เอกสารแนบ		
19	เอกสารแนบ 2 โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) เอกสารแนบ 3 โครงร่างแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) เอกสารแนบ 4 ประเภทของสนามบิน (Category of Airport)	ยกเลิก

(ว่าง)

บทนำ

ตามที่คณะกรรมการการการบินพลเรือนได้อนุมัติให้ใช้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2560 โดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบระเบียบเพื่อปกป้องความมั่นคงด้านการบินพลเรือนในประเทศไทยให้มีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยที่ NCASP ต้องได้รับการพัฒนาและแก้ไขปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินการ รวมทั้งเพื่อความครบถ้วนของเนื้อหาการรักษาความปลอดภัยการบิน สำนักงานการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงได้หารือร่วมกับผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาแก้ไขปรับปรุง NCASP และเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee : NCASC) ให้นำเสนอคณะกรรมการการการบินพลเรือน (กบร.) ซึ่ง กบร. ได้พิจารณาอนุมัติการแก้ไข NCASP ในการประชุมครั้งที่ 7/2563 เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2563

ผมหวังว่า NCASP ฉบับนี้จะช่วยให้การดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินการ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการการการบินพลเรือน

(ว่าง)

สารบัญ

หน้า

บันทึกการแก้ไขเอกสาร

บันทึกการแจกจ่ายเอกสาร

บทนำ

สารบัญ

บทที่ 1	วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP).....	1-1
บทที่ 2	นิยามศัพท์.....	2-1
บทที่ 3	การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร.....	3-1
	3.1 การแจกจ่ายเอกสาร.....	3-1
	3.2 การแก้ไขเอกสาร.....	3-1
บทที่ 4	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	4-1
	4.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศ.....	4-1
	4.2 กฎหมายภายในประเทศ.....	4-1
บทที่ 5	การแบ่งความรับผิดชอบ.....	5-1
	5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน.....	5-1
	5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....	5-1
	5.3 ผู้ดำเนินการสนามบิน.....	5-4
	5.4 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ.....	5-9
	5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ.....	5-10
	5.6 ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน.....	5-14
	5.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Authority).....	5-15
	5.8 กระทรวงกลาโหม.....	5-15
	5.9 กระทรวงคมนาคม.....	5-16

5.10	กระทรวงมหาดไทย.....	5-16
5.11	กระทรวงการคลัง.....	5-16
5.12	กระทรวงการต่างประเทศ.....	5-16
5.13	กระทรวงยุติธรรม.....	5-17
5.14	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสวัสดิการสังคมแห่งชาติ (สมช.).....	5-17
5.15	สำนักข่าวกรองแห่งชาติ.....	5-18
5.16	การไปรษณีย์ควบคุม.....	5-18
5.17	การบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work).....	5-19
5.18	ตัวแทนควบคุม.....	5-19
5.19	ผู้ส่งทราบตัวตน.....	5-20
5.20	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เป็นเจ้าของกับตัวแทนของตน.....	5-21
5.21	ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน.....	5-21
5.22	หน่วยงานอื่นๆ.....	5-24
บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร.....		6-1
6.1	คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC).....	6-1
6.2	คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee: ASC).....	6-4
6.3	ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Manager).....	6-7
6.4	แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme: ASP).....	6-7
6.5	แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme: AOSP).....	6-9
6.6	แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุม.....	6-12
6.7	แผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตน.....	6-13
6.8	แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (In-flight Catering Store and supplies Operator Security Programme: CSOSP).....	6-14
6.9	ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน (Airport Tenant Security Procedures).....	6-17

6.10 การเห็นชอบ การแก้ไขหรือทบทวน และการคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย.....	6-16
6.11 การสื่อสารกับสื่อมวลชน (News Media Communications).....	6-19
6.12 การสื่อสารและความร่วมมือกับรัฐอื่นๆ (Communication and Cooperation with other States).....	6-19
6.13 การประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Communication with ICAO).....	6-21
บทที่ 7 มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน อากาศยาน การบินทั่วไป และบริเวณติดตั้ง เครื่องช่วยการเดินอากาศ.....	7-1
7.1 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน.....	7-1
7.2 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน (Protection of Aircraft).....	7-6
7.3 การบินทั่วไป (General Aviation) และ การทำงานทางอากาศ (Aerial Work).....	7-9
7.4 การรักษาความปลอดภัยบริเวณอาคารหรือสิ่งติดตั้งที่ช่วยในการเดินอากาศ (Protection of Navigational and other Vital Facilities).....	7-11
7.5 มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม.....	7-11
บทที่ 8 การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน.....	8-1
8.1 ผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage).....	8-1
8.2 สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage).....	8-9
8.3 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์.....	8-16
8.4 การรักษาความปลอดภัยการบริการครุภัณฑ์การบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores).....	8-17
บทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย.....	9-1
9.1 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย.....	9-1
9.2 การใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและการบำรุงรักษา.....	9-1
9.3 การตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration).....	9-2
9.4 การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน.....	9-2
9.5 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจบบัลโลหะแบบเดินผ่าน.....	9-3
9.6 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจบบัลโลหะแบบมือถือ.....	9-3
9.7 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือเอกซเรย์.....	9-3

บทที่ 10 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน.....	10-1
10.1 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP).....	10-1
บทที่ 11 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย..	11-1
11.1 การจัดการกับอุบัติเหตุ.....	11-1
11.2 แผนเผชิญเหตุสำหรับผู้ดำเนินการ.....	11-8
11.3 การฝึกซ้อม (Security Exercise).....	11-10
บทที่ 12 การประเมินประสิทธิผล.....	12-1
12.1 แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP).....	12-1
12.2 กิจกรรมการควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน.....	12-2
12.3 ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System).....	12-2
12.4 ฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัย.....	12-3
12.5 การพิจารณาการจัดทำแผนดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	12-3
บทที่ 13 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุ.....	13-1
13.1 วัตถุประสงค์.....	13-1
13.2 การประเมินภัยคุกคาม.....	13-1
บทที่ 14 การเงิน.....	14-1

บทที่ 1 วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

1.1 วัตถุประสงค์

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบในการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง โดยข้อกำหนดในแผนฯ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อปกป้องและรักษาความปลอดภัยดังต่อไปนี้

ก) เที่ยวบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จัดให้มีบริการทางอากาศ

ข) การให้บริการการเดินอากาศ

ค) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยของสนามบินสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

ง) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

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

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีความมุ่งหมายในการคงไว้ซึ่งการรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จดทะเบียนหรือการปฏิบัติการบินในประเทศไทย สนามบินสาธารณะซึ่งให้บริการในประเทศไทยที่รองรับเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ สนามบินส่วนบุคคลซึ่งปฏิบัติตามการประเมินความเสี่ยงโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งการคุ้มครองผู้โดยสารสมาชิกลูกเรือ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน และสาธารณชน

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้ได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย แก๊ซเพิ่มเติมครั้งที่ 17 (Annex 17 Amendment 17) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศรวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุในภาคผนวกอื่น ๆ ของอนุสัญญา

เพื่อให้การนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องให้ผู้ดำเนินการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASBP) เพื่อให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีความรู้ความเข้าใจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้ผู้ดำเนินการ (Operator) ประเมินคุณภาพการปฏิบัติงานของตนให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

(ว่าง)

บทที่ 2 นิยามศัพท์

นิยามศัพท์

คำศัพท์ที่ใช้ในเอกสารฉบับนี้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 17 และเอกสาร ฉบับที่ 8973 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีคำศัพท์หรือความหมายที่แตกต่างอาจนำมาใช้ รวมถึงคำศัพท์เฉพาะใหม่ๆ ที่บัญญัติขึ้นโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คำศัพท์ต่าง ๆ ดังกล่าวตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้มีความหมาย ดังต่อไปนี้

การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of unlawful interference)

การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงการกระทำดังต่อไปนี้

- (1) การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- (2) การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ
- (3) การจับบุคคลเป็นตัวประกันในอากาศยานหรือในสนามบิน
- (4) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยานหรือที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- (5) การนำอาวุธ หรือกลอุบาย วัตถุหรือสิ่งของที่อาจเป็นอันตรายขึ้นไปในอากาศยานหรือ เข้าไปที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยมีเจตนาเพื่อกระทำการหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
- (6) การใช้อากาศยานในระหว่างบริการอันอาจเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย การบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง
- (7) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย เช่น ความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างการบินหรือขณะอยู่บนพื้นดิน หรือความปลอดภัยของผู้โดยสาร สมาชิกลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้น หรือสาธารณชน ที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- (8) การกระทำในลักษณะอื่นตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การจงใจกระทำโดยมีเจตนาที่จะทำลายหรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นผลให้เกิดอันตรายหรือเป็นผลให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ต่อการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

การขู่วางระเบิด (Bomb Threat) การข่มขู่ผ่านช่องทางการสื่อสาร ซึ่งอาจจะทราบตัวผู้กระทำหรือไม่ทราบ โดยอาจจะเป็นการแนะนำหรือบอกเป็นนัย ไม่ว่าจะ เป็นความจริงหรือเป็นความเท็จ ว่าความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบินหรือระหว่างอยู่ที่พื้น หรือความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน หรือความปลอดภัยของบุคคลได้ถูกคุกคามและอยู่ในสถานการณ์อันตรายจากระเบิดหรืออุปกรณ์อื่น ๆ

การควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security Control) วิธีการใด ๆ ที่ใช้ในการป้องกันไม่ให้เกิดการนำอาวุธ วัตถุระเบิด กลอุปรกรณ์ วัตถุหรือสารอันตรายอย่างอื่นมาใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การดำเนินการที่ไม่สามารถคาดการณ์ (Unpredictability) การดำเนินมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการปรับความถี่ของการดำเนินงาน เปลี่ยนแปลงสถานที่ และวิธีการในการดำเนินการให้แตกต่างไปจากกรอบการทำงานที่ได้ตั้งไว้

การตรวจค้น (Screening) การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดสำหรับตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุใด ๆ ที่เป็นวัตถุหรือเป็นสารอันตรายบางอย่าง ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายใดๆ

หมายเหตุ - วัตถุหรือสารอันตรายบางอย่าง จัดว่าเป็นสินค้าอันตรายตามภาคผนวกที่ 18 และข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัย (Technical Instructions for The Safe Transport of Dangerous Goods by Air : Doc.9284) และต้องขนส่งตามคำแนะนำเหล่านั้นด้วย รวมถึงคู่มือรักษาความปลอดภัยการบิน (The Aviation Security Manual : Doc.8973 - เอกสารปกปิด) ซึ่งจัดให้มีรายการวัตถุต้องห้ามที่ไม่สามารถนำขึ้นห้องโดยสารของอากาศยานได้

การตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) การตรวจค้นบริเวณด้านนอกและด้านในของอากาศยานอย่างละเอียด โดยมีจุดประสงค์เพื่อตรวจหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปรกรณ์ สิ่งของและสารอันตรายอื่น ๆ

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection) การตรวจสอบการนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไปปฏิบัติโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ สนามบิน หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบการปฏิบัติเชิงลึกในทุก ๆ ด้านอย่างละเอียดในการนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไปบังคับใช้

การตรวจสอบประวัติ (Background Check) การตรวจสอบรูปพรรณสัณฐาน และประวัติความเป็นมา รวมถึงตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย เพื่อประเมินความเหมาะสมของบุคคล ทั้งนี้ เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

การตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check) การตรวจสอบภายในอากาศยานในพื้นที่ซึ่งผู้โดยสารอาจจะเข้าถึงได้ รวมถึงการตรวจสอบระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน โดยมีจุดประสงค์เพื่อค้นหาวัตถุต้องสงสัย อาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปรกรณ์ สิ่งของและสารอันตรายอย่างอื่น

การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) การทดสอบมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินโดยใช้สถานการณ์จำลองของการพยายามจะก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้การทดสอบจะเป็นแบบลับหรือเปิดเผยให้ผู้ปฏิบัติงานทราบก็ได้

การทำงานทางอากาศ (Aerial Work) การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การบินทดสอบ การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องร่อนหรือลากป้ายโฆษณา

การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) อาหาร เครื่องดื่ม และสิ่งของแห้ง และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้บนอากาศยาน

การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) สิ่งของทุกอย่างนอกเหนือไปจากการบริการครัวการบิน(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

การรักษาความปลอดภัย (Security) การป้องกันการบินพลเรือนมิให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย วัตถุประสงค์นี้จะสำเร็จได้โดยการใช้มาตรการ บุคลากร และ ทรัพยากรอื่นที่เกี่ยวข้องผสมผสานกัน

การสังเกตพฤติกรรม (Behaviour Detection) การนำเทคนิคมาประยุกต์ใช้ในการรับรู้พฤติกรรมในลักษณะต่าง ๆ ของบุคคล รวมไปถึงลักษณะทางด้านร่างกายหรือท่าทางที่แสดงออกซึ่งเป็นตัวบ่งบอกถึงพฤติกรรมที่ผิดปกติซึ่งจะทำให้บ่งชี้ได้ว่าบุคคลนั้นอาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อการบินได้

การแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) กระบวนการแสดงตัวต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อการรับขึ้นบนอากาศยานเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง

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

การอำนวยความสะดวก (Facilitation) การจัดการกระบวนการควบคุมที่มีอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเร่งการตรวจปล่อยบุคคล สินค้า และป้องกันความล่าช้าในการดำเนินการที่ไม่จำเป็น

เขตหวงห้าม (Security Restricted Area : SRA) บริเวณพื้นที่เขตการบินของสนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นอันดับแรก ๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นเพิ่มเติม โดยปกติพื้นที่ดังกล่าวจะรวมถึงพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาออกที่เดินทางด้วยการบินเชิงพาณิชย์ทุกประเภท ตั้งแต่จุดตรวจค้นจนถึงอากาศยาน พื้นที่ลานจอดอากาศยาน พื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Baggage Make-up Areas) ซึ่งอาจรวมถึงพื้นที่ที่อากาศยานถูกนำมาจอดไว้เพื่อรับสัมภาระและสินค้าที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว อาคารสินค้า ศูนย์ไปรษณีย์ภัณฑ์ พื้นที่ให้บริการครีวการบินในพื้นที่เขตการบิน และพื้นที่ทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการกำหนดของผู้ดำเนินการสนามบินบนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง ซึ่งต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee) คณะกรรมการที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่สนามบินในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน และแนะนำการนำข้อกำหนดของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติใช้จริง

เครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) อุปกรณ์ทางเทคนิคสำหรับใช้ในการป้องกันหรือตรวจจับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน โดยอาจจะใช้อย่างอิสระหรือเป็นส่วนหนึ่งของระบบรักษาความปลอดภัยทั้งหมด

จุดจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) จุดจอดอากาศยานหรือตำแหน่งจอดอากาศยานที่แยกออกมาต่างหาก หรือพื้นที่ที่หอบังคับการบินได้รับแจ้งว่าเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการจอดอากาศยาน ซึ่งทราบหรือเชื่อว่าอาจตกเป็นเป้าหมายของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือเหตุผลอื่น ๆ ที่อากาศยานจำเป็นต้องจอดแยกออกมา

จุดแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Checked-In Position) สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการแสดงตนต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อรับการขึ้นบนอากาศยานเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่ง

เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-Flight Security Officer: IFSO) ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน ในระหว่างการบินตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ บุคคลเหล่านี้ไม่ใช่บุคคลที่ถูกว่าจ้างให้ทำการคุ้มครองบุคคล หรือ กลุ่มบุคคลที่เดินทางไปกับอากาศยาน เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัยส่วนตัว (Personal Bodyguards)

ตัวแทน (Agent) ตัวแทนบุคคลใด ๆ บริษัท หรือ องค์กร ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยผ่านตามสัญญาจ้างเพื่อปฏิบัติหน้าที่ของผู้ให้เช่า เช่น ผู้ดำเนินการสนามบินหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ

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

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

ถุงทางทูต (Diplomatic Bag aka Diplomatic Pouch) จดหมายหรือพัสดุทางการทูต ซึ่งขนส่งภายใต้เงื่อนไขของอนุสัญญาเวียนนา (Vienna Convention : 1961) ซึ่งอาจจะมิผู้เดินทางไปด้วยหรือไม่ก็ได้

บัญชีแสดงรายการสัมภาระลงทะเลเบียน (Hold Baggage Manifest) เอกสารของแต่ละเที่ยวบิน ซึ่งมีข้อมูลรายละเอียดของสัมภาระลงทะเลเบียน (ทั้งสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารและสัมภาระลงทะเลเบียนบรรทุก) ซึ่งขนส่งไปกับเที่ยวบินนั้น

บุคคลต้องห้าม (Inadmissible Person) บุคคลที่ถูกหรือจะถูกปฏิเสธการเข้ารัฐใด ๆ โดยผู้มีอำนาจของรัฐนั้น ๆ

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

ผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-command : PIC) นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนไปใช้ รวมถึงการติดต่อประสานงานความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยควรขึ้นตรงกับผู้บริหารระดับสูงและควรได้รับการสนับสนุนทรัพยากรอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้รวมถึงบุคคลผู้อยู่ในตำแหน่งอื่นใด ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในทำนองเดียวกัน

ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน (Tenant) บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตเพื่อประกอบธุรกิจที่สนามบินนั้น ๆ รวมถึงผู้รับสัมปทาน ผู้จัดการขนส่งสินค้า ผู้จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการรถแท็กซี่และรถโดยสาร ผู้ประกอบการบำรุงรักษาอากาศยาน บริษัทน้ำมันเชื้อเพลิงและหน่วยงานของรัฐที่ปฏิบัติหน้าที่ ณ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น

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

ผู้ดำเนินการ (Operator) ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครวัการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน

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

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) บุคคล หรือองค์กรใด ๆ ที่ให้บริการแก่ลูกค้าสำหรับขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) ผู้ส่งซึ่งเป็นต้นทางของการส่งสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ในนามของตนเอง และเป็นผู้กำหนดวิธีการดำเนินการส่งให้สอดคล้องกับมาตรฐานสำหรับการขนส่งสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นไปกับอากาศยาน

ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (In-flight Catering Store and Supplies Operator) ผู้ให้บริการจัดเตรียมเครื่องอุปโภคบริโภคสำหรับให้บริการบนอากาศยาน เช่น เครื่องดื่ม อาหาร หนังสือพิมพ์ นิตยสาร หูฟัง วิดีโอเทป หมอนและผ้าห่ม ชุดอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Amenity kit)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Programme: ASTP) หมายถึง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานดังต่อไปนี้ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานที่ให้การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการเห็นชอบ

แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programme) มาตรการที่นำมาใช้ในการป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme: ASP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการและวิธีการดำเนินงาน (procedures) ที่นำมาใช้ที่สนามบินเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme: AOSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการและกระบวนการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนที่ปฏิบัติงานในนามของผู้ดำเนินการเดินอากาศเองเพื่อให้บรรลุตามข้อบังคับในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศอื่นหรือเขตการปกครองอื่นและผู้บริหารจากหน่วยงานที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศได้ให้บริการ

แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (In-flight Catering Store and supplies Operator Security Programme: CSOSP) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ให้รายละเอียดของมาตรการและวิธีการดำเนินงาน (procedures) ที่นำมาใช้กับผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานเพื่อที่จะบรรลุถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

พนักงานตรวจค้น (Screener) บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น ซึ่งได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พื้นที่เขตการบิน (Airside) พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของสนามบิน และพื้นที่ภูมิประเทศ อาคารหรือส่วนของอาคารที่ติดต่อกับพื้นที่เคลื่อนไหวที่มีการควบคุมการเข้าออก

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

พื้นที่ควบคุม (Controlled Area) พื้นที่ที่มีการควบคุมการเข้าออก

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

พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) พื้นที่ของสนามบินและอาคารต่าง ๆ ที่ไม่ใช่พื้นที่เขตการบิน ทั้งนี้ การกำหนดพื้นที่นอกเขตการบินขึ้นอยู่กับพื้นฐานของระดับภัยคุกคามและการประเมินความเสี่ยงของผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งต้องสอดคล้องกับข้อจำกัดในการดำเนินการของผู้ดำเนินการสนามบิน

พื้นที่ปลอดอาวุธ (Sterile Area) พื้นที่ตั้งแต่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเป็นต้นไปจนถึงอากาศยาน ซึ่งการเข้าพื้นที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด

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

ระบบการอนุญาต (Permits System) ระบบบัตรรักษาความปลอดภัยประกอบด้วยบัตรแสดงรูปพรรณ สันฐาน เอกสารอื่น ๆ ที่ออกให้หรือให้ใช้แก่บุคคลที่ถูกว่าจ้างให้ทำงานในสนามบิน หรือผู้มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับอนุญาตให้เข้าพื้นที่สนามบิน เขตการบิน หรือเขตหวงห้าม วัตถุประสงค์ของระบบคือการระบุตัวบุคคลและอำนวยความสะดวกในการเข้าพื้นที่ดังกล่าว ใบอนุญาตยานพาหนะมีจุดประสงค์เดียวกันเพื่อการอนุญาตการเข้าพื้นที่ของยานพาหนะ

รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน (State of Registry) ประเทศที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้

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

ลานจอด (Ramp) มีความหมายเหมือนลานจอดอากาศยาน (Apron)

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

วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) วัตถุใด ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้สำแดงให้เห็นอย่างถูกต้องและอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้บังคับ รายการวัตถุต้องห้ามให้เป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด

วัตถุระเบิด (Explosive Device) วัตถุระเบิดหรืออุปกรณ์ระเบิดเพลิงหรืออุปกรณ์ระเบิดแสงเครื่องที่สามารถทำให้บุคคลได้รับบาดเจ็บหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

วัตถุอันตราย (Dangerous Goods) วัตถุหรือสารที่สามารถก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสุขภาพ ความปลอดภัย ทรัพย์สิน 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 เพื่อให้เที่ยวบินระหว่างประเทศ เข้าออกประเทศ โดยมีการจัดให้มีพิธีการทางศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง สาธารณสุข กักกันสัตว์และพืช และวิธีการปฏิบัติที่คล้ายคลึงกัน

สมาชิกลูกเรือ (Crew Member) บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ปฏิบัติหน้าที่บนอากาศยานในระหว่างเวลาปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน

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

สัมภาระที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่ถูกแยกออกจากผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน โดยการจัดการที่ไม่ตั้งใจ

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

สัมภาระที่ไม่มีผู้ดูแล (Unidentified Baggage) สัมภาระที่ถูกทิ้งไว้บริเวณสนามบิน อาจมีหรือไม่มีป้ายปิดสัมภาระ (Baggage tag) ติดอยู่ ซึ่งไม่มีผู้โดยสารมารับหรือแสดงตนเป็นเจ้าของ

สัมภาระที่ไม่มีผู้มารับ (Unclaimed Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่มาถึงสนามบินพร้อมกับอากาศยาน และไม่มีผู้โดยสารมารับหรือไม่มีผู้มาแสดงตนเป็นเจ้าของ

สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้โดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเบียนโดยเก็บไว้ในห้องโดยสารบนอากาศยาน

สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระและถูกขนส่งโดยเก็บไว้ที่ระวางเก็บสินค้าบนอากาศยาน

สัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารผ่าน (Transit Hold Baggage) สัมภาระลงทะเบียนที่เดินทางมาพร้อมกับอากาศยานซึ่งดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศระยะหนึ่งและยังคงอยู่บนอากาศยานลำนั้นจนกระทั่งอากาศยานลำนั้นเดินทางต่อไป

สัมภาระลงทะเบียนบรรทุก (Unaccompanied Baggage) สัมภาระที่ขนส่งเป็นสินค้า ซึ่งบุคคลที่เป็นเจ้าของอาจจะเดินทางหรือไม่ได้เดินทางไปกับเที่ยวบินนั้น

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

สิ่งติดตั้งของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (Air Navigation Installation) อาคาร สถานที่ทำงาน อุปกรณ์ หรือเครื่องมือใด ๆ ที่ถูกใช้ทั้งหมด หรือใช้ส่วนใหญ่สำหรับช่วยในการควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือถูกใช้ในฐานะเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมถึงพื้นดินที่อยู่ติดกับอาคาร สถานที่ทำงาน อุปกรณ์ หรือเครื่องมือซึ่งใช้ทั้งหมดหรือส่วนใหญ่สำหรับจุดประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

สินค้า (Cargo) ทรัพย์สินใด ๆ ที่ขนส่งบนอากาศยานนอกเหนือไปจากไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุ และสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารหรือสัมภาระที่จัดการผิดพลาด

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

สินค้าเปลี่ยนลำ (Transshipment Cargo) สินค้าที่เดินทางมากับอากาศยานลำหนึ่ง จากสนามบินในประเทศหนึ่งและขนถ่ายขึ้นบนอากาศยานอีกลำหนึ่งเพื่อขนส่งต่อไปยังสนามบินของอีกประเทศหนึ่ง

หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand) พื้นที่ในลานจอดที่ถูกกำหนดให้เป็นที่จอดอากาศยาน

อากาศยาน (Aircraft) เครื่องจักรที่สามารถสร้างแรงพุงในชั้นบรรยากาศ จากปฏิกิริยาของอากาศที่มีต่อพื้นผิวของโลก นอกเหนือไปจากเครื่องจักรที่ใช้ในทางทหาร ศุลกากรและตำรวจ หมายความรวมถึงเครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง

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 และเป็นที่มั่งอันอำนวยความสะดวก ในกระบวนการขนส่งสินค้าติดตั้งอยู่ หรือเป็นอาคารสำหรับเก็บสินค้าเพื่อรอการขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือขนส่งทางบกต่อไป

อาวุธปืน (Firearm) อาวุธปืนตามกฎหมายว่าด้วยอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน

(ว่าง)

บทที่ 3 การแจกจ่ายและการแก้ไขเอกสาร

3.1 การแจกจ่ายเอกสาร

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ในหน่วยงานอุตสาหกรรมการบิน เอกสารฉบับนี้จะแจกจ่ายให้กับผู้ดำเนินการทั้งหมด ผู้เข้าพื้นที่ภายในสนามบิน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของการบินพลเรือน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถูกกำหนดให้มีการนำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติ ซึ่งการแจกจ่ายต้องมีการทำเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด โดยมีได้กำหนดเป็นชั้นความลับ

3.2 การแก้ไขเอกสาร

เมื่อเนื้อหาของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Chicago Convention, 1944) รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุในภาคผนวกอื่น ๆ ของอนุสัญญาฯ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้แจ้งข้อแก้ไขไปยังผู้ดำเนินการทั้งหมด ผู้เข้าพื้นที่ภายในสนามบิน หรือหน่วยงานใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้มีการนำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติ และจัดทำกรบันทึกตามรูปแบบบันทึกการแก้ไขเอกสาร ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการแก้ไขและเพิ่มเติมแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่มีข้อมูลชั้นความลับด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในอนาคต ข้อมูลนั้นจะเป็นเอกสารแนบซึ่งจะจัดทำเป็นชั้นความลับและแจกจ่ายออกไปโดยมีการควบคุมตามความเหมาะสม

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จะระบุเนื้อหาที่มีการแก้ไข แบ่งเป็นเนื้อหาใหม่ เนื้อหาที่มีการแก้ไข โดยใช้สัญลักษณ์เส้นตรงแนวตั้ง บริเวณด้านข้างของเนื้อหาที่มีการแก้ไข

ตัวอย่าง

ข้อความตัวอย่าง “แผนรักษาความปลอดภัย
การบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)”

(ว่าง)

บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

อนุสัญญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของไทย มีดังนี้

4.1 กฎหมายระหว่างประเทศ

4.1.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention)

มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาหลักการและเทคนิคในการเดินอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งวางแนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

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

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

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

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

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาและภาคยานุวัติต่อพิธีสารข้างต้น พร้อมทั้งได้ตรากฎหมายเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญาและตามพิธีสารดังกล่าวแล้ว

4.2 กฎหมายภายในประเทศ

ประเทศไทยได้ตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังนี้

4.2.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่กำกับดูแลการบินพลเรือนทั้งในเรื่องการจดทะเบียนอากาศยาน สัญชาติอากาศยาน เครื่องหมายอากาศยาน การจราจรทางอากาศ ตลอดจนมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่อนุวัติการมาจากอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศในการกำกับดูแลการเดินอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) นี้ขึ้น โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 50/16 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

และโดยอนุมัติของคณะกรรมการการบินพลเรือนซึ่งมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

4.2.2 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายที่จัดให้มีขึ้นเพื่อปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมทั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

4.2.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้การกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานหรือบนอากาศยาน หรือสนามบิน หรือบุคคลใด ๆ ที่อยู่ในเขตสนามบินหรือต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยในการเดินอากาศว่าเป็นความผิดทางอาญา และพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดบทลงโทษการก่อการกระทำเหล่านั้นไว้ด้วย

นอกจากพระราชบัญญัติและพระราชกำหนดข้างต้นแล้ว ในการกำกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ผู้ดำเนินการและบุคคลผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามกฎหมายลำดับรองอื่น เช่น กฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ และประกาศ ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติพระราชกำหนดที่เกี่ยวข้องด้วย

บทที่ 5 การแบ่งความรับผิดชอบ

5.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน

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

5.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

5.2.1 ให้จัดทำและบริหารแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้พิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยฯ ตลอดจนนำไปปฏิบัติและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยฯ ดังกล่าว

5.2.2 กำหนดและจัดสรรความรับผิดชอบในการนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในด้านต่าง ๆ ไปปฏิบัติ

5.2.3 จัดให้มีวิธีการในการประสานงานด้านกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบในด้านต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.2.4 จัดเตรียมและแจกจ่ายแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้กับผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ดำเนินงานในประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

5.2.5 เสนอให้ทบทวนและเห็นชอบแผนรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของผู้ดำเนินการและหน่วยงานหรือบุคคลอื่นใดที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.2.6 ดำเนินการเพื่อทำให้มั่นใจว่าการรักษาความปลอดภัย ณ สนามบินที่ให้บริการกิจการการบินพลเรือน มีสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนที่เพียงพอซึ่งต้องรวมถึงพื้นที่อาคารสำนักงาน เครื่องมือในการสื่อสาร เครื่องมือรักษาความปลอดภัย และเครื่องมือในการฝึกอบรมที่เหมาะสม

5.2.7 ติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และหน่วยงานอื่น ๆ หรือบุคคลอื่นใดที่นำมาตราฐานการรักษาความปลอดภัยเหล่านี้ไปปฏิบัติ โดยจัดทำ แจกจ่าย และนำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ไปปฏิบัติใช้ ซึ่งรายละเอียดของแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ให้รวมถึง การตรวจสอบทั้งระบบ (Audit)

การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบ (Test) การสำรวจ (Survey) และการสอบสวน (Investigation) เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.8 แก้ไขปัญหาการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนหรือกฎที่ใช้ในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานจดทะเบียนหรืออากาศยานที่ปฏิบัติการในประเทศไทยเมื่อมีเที่ยวบินที่อยู่ในภาวะต้องสงสัยและหน่วยงานนี้ยวอากาศยานดังกล่าว

5.2.9 บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.10 จัดทำและแจกจ่ายแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเห็นชอบแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของผู้ที่เกี่ยวข้อง

5.2.11 ทบทวนและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิผลของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัยและวิธีการดำเนินงานหลังจากมีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และดำเนินการเท่าที่จำเป็นในการลดจุดอ่อน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายขึ้นอีกครั้ง

5.2.12 พัฒนามาตรฐานระดับชาติและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดและระเบียบวิธีการประเมินเครื่องมือและระบบรักษาความปลอดภัย รวมถึงการออกแบบสนามบินเพื่อที่จะปรับสภาพสนามบินให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และเพื่อรักษาระดับความเชี่ยวชาญวิธีการดำเนินงานและการจัดการทรัพยากรมนุษย์ ระบบและกลไกการรักษาความปลอดภัยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.13 กำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ ในกรณีที่มีผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการออกแบบก่อสร้าง ดัดแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านสถาปัตยกรรมหรือโครงสร้างพื้นฐาน โดยต้องกำหนดให้การออกแบบ การก่อสร้าง การดัดแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินต้องคำนึงถึงมาตรการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อให้มาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.14 ตรวจสอบและประเมินข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคาม โดยดำเนินการตรวจสอบและประเมินจากข้อมูลข่าวกรองอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการพิจารณาดังกล่าวควรรวมถึงลักษณะของภัยคุกคาม (Nature of Threat) และควรครอบคลุมถึงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในอาณาเขตและน่านฟ้าของราชอาณาจักรไทย รวมถึงต้องปรับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้สอดคล้องกับผลการประเมิน เพื่อทำให้มั่นใจว่าได้กำหนดมาตรการตอบโต้ภัยคุกคามเหล่านั้นแล้ว

5.2.15 ติดตามการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ของภาคผนวกต่าง ๆ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและข้อกำหนดของประเทศอื่น ๆ ที่ประเทศไทยมีเที่ยวบินตรง และการดำเนินการเกี่ยวกับการออกกฎหมายและพัฒนาแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ของประเทศไทย ให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ

5.2.16 ทำให้มั่นใจว่ามีการทบทวนแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ต่าง ๆ สำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

5.2.17 ให้คำแนะนำแก่รัฐบาล รัฐมนตรี ผู้มีอำนาจหน้าที่ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.18 ดำเนินการเพื่อทำให้มั่นใจว่าหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ประสานงานที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.19 สอบสวนและทบทวนเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมาย

5.2.20 สนับสนุนข้อมูลและให้คำแนะนำด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัยการบินแก่กระทรวงการต่างประเทศ ในการเตรียมการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐอย่างเป็นทางการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.21 เผยแพร่ผลของการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐทั้งที่ไม่เป็นทางการและเป็นทางการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.2.22 ทำให้มั่นใจว่าได้เก็บรักษาบันทึกรายละเอียดที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) สำหรับการจัดการและการกำกับดูแล

5.2.23 จัดทำหลักเกณฑ์และขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการรับรองบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นและครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย

5.2.24 ให้การรับรองพนักงานตรวจค้นและให้การรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

5.2.25 ทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการได้ดำเนินการตรวจสอบประวัติ (Background Check) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ก. ผู้ดำเนินการ ต้องจัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (prior to recruitment)

ข. ผู้ดำเนินการสนามบิน ต้องจัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลใด ๆ ที่พิจารณาอนุญาตให้เข้าในเขตหวงห้าม (SRA) โดยไม่มีผู้ติดตาม (Unescorted)

ค. ผู้ดำเนินการ ต้องจัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information) เช่น ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลที่ผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย

ง. กระบวนการและผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย

5.3 ผู้ดำเนินการสนามบิน

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามมาตรา 21 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยแต่ละสนามบินในประเทศไทยที่ให้บริการสาธารณะมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการและดำเนินงานสนามบินของตนเอง ผู้ดำเนินการสนามบินแต่ละรายมีความรับผิดชอบในการจัดให้มีและนำมาตราการรักษาความปลอดภัยไปใช้เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ณ สนามบินที่ตนดำเนินงาน

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยงให้สอดคล้องกับคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

ความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการสนามบินมีอย่างน้อยดังต่อไปนี้

5.3.1 สร้างและรักษาไว้ซึ่งบรรยากาศการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบสามารถนำมาตราการต่างๆ ที่กำหนดไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.3.2 พัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดย ASP ต้องมีการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยเฉพาะ ณ สนามบิน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ผู้ดำเนินการแต่ละรายต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การเห็นชอบ หรือกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการต้องส่งส่วนของแผนด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีการทบทวนหรือแก้ไขมาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อรับทราบ และจะต้องบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบได้

5.3.3 ปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

5.3.4 ทำให้มั่นใจว่าการสรรหาและแต่งตั้งบุคลากรในการดำเนินงานและการรักษาความปลอดภัยสนามบินเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และ/หรือทำหน้าที่ประสานงานในการนำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ไปปฏิบัติ

5.3.5 แต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยสนามบินให้เพียงพอเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และ/หรือการประสานงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดเฉพาะของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) โดยต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.6 จัดตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC) เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.7 ทำให้มั่นใจว่า เมื่อมีการออกแบบและการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสนามบิน ต้องคำนึงถึงมาตรการการรักษาความปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ทั้งนี้ ให้ระบุรายละเอียดดังกล่าวในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

5.3.8 จัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) สำหรับแต่ละจุดรักษาความปลอดภัยเพื่อให้เป็นแนวทางแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้อง

5.3.9 จัดให้มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นสำหรับสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ณ สนามบิน และทำให้มั่นใจว่ามีการใช้และรักษาเครื่องมือดังกล่าวอย่างถูกต้อง

5.3.10 จัดให้มีโครงสร้างทางกายภาพที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.11 พัฒนาและปฏิบัติตามแผนควบคุมคุณภาพภายในเพื่อทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (SOP) ตลอดจนข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการประกันคุณภาพภายในต้องมีการรายงานตรงต่อผู้บริหารในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และต่อการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน

5.3.12 ทำการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบ (Test) และการสำรวจ (Survey) มาตรการรักษาความปลอดภัยและขั้นตอนปฏิบัติ ณ สนามบิน โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และทำให้มั่นใจว่ามีการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่ระบุไว้อย่างรวดเร็ว

5.3.13 ยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่ เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

5.3.14 จัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) ที่สนามบินสำหรับใช้ในการบริหารจัดการเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยหรือภาวะฉุกเฉินอื่น ๆ และต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

5.3.15 ทำการตรวจค้น ผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือ ที่จะขึ้นอากาศยาน สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) สินค้า (Cargo) ไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail) หรือสิ่งของใดๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยาน รวมถึง ยานพาหนะ บุคคลและสิ่งของที่จะผ่านเข้าเขตหวงห้าม ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ นอกจากนี้ หากผู้ดำเนินการสนามบินสามารถจัดทำระบบการตรวจค้นในหลายระดับ (Multilevel) เพื่อตอบรับกับความเสี่ยงและปริมาณงานของสนามบิน จะต้องแสดงรายละเอียดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ซึ่งได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.16 ปฏิบัติตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้มั่นใจว่าการตรวจค้นนั้นใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

หากมีการมอบหมายให้หน่วยงานอื่นทำหน้าที่ในการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัย ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำให้มั่นใจว่าการตรวจค้นนั้นเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบิน โดยผ่านการควบคุมคุณภาพตามแผนควบคุมคุณภาพของหน่วยงานนั้น

5.3.17 ทำให้มั่นใจว่าบุคคลผู้ปฏิบัติงานตรวจค้นต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.18 ตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยทันที ในบริเวณพื้นที่ของสนามบินที่มีการควบคุมตามจุดประสงค์การรักษาความปลอดภัย และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศหรือบริเวณใด ๆ ตามความจำเป็นและเหมาะสม

5.3.19 ควบคุมการเข้า-ออกพื้นที่สนามบินที่มีการควบคุมตามจุดประสงค์การรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยจัดให้มีมาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของบุคคล ยานพาหนะ สิ่งของ ซึ่งรวมถึงสินค้าที่นำไปขายในเขตหวงห้ามของสนามบิน (SRA) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีวัตถุต้องห้าม อาวุธ วัตถุระเบิดหรืออุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อาจจะนำไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

5.3.20 ต้องระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำระบบบัตรอนุญาตของสนามบินไปใช้กับบุคคลที่ไม่มีผู้ติดตาม (Unescorted) รวมถึงยานพาหนะในการเข้าเขตหวงห้าม (SRA) สถานที่ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและสถานที่อื่นที่กำหนด

5.3.21 จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ควบคุมและเขตหวงห้าม โดยมีจุดประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยาน การปฏิบัติการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินและความปลอดภัยของชีวิตทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน

5.3.22 จัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยการตระเวนตรวจพื้นที่สนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงอากาศยานเพื่อให้ค้นพบและจับกุมผู้บุกรุก หรือเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่อาจแสดงถึงภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยในการบิน

5.3.23 ต้องระบุหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบส่งข้อมูลการตรวจสอบประวัติ (Background Check) เพื่อยืนยันตัวบุคคลและประวัติการทำงานที่ผ่านมา รวมไปถึงประวัติอาชญากรรมหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของบุคคลที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้บุคคลที่เข้าไปยังพื้นที่เขตการบินและเขตหวงห้ามโดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแล และบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความอ่อนไหว ซึ่งต้องมีการตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) ทุกครั้งที่ทำการต่ออายุบัตรรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Identification Permits) รวมถึงการปฏิเสธบุคคลเช่นว่านั้นไม่ให้ทำหน้าที่หรือผ่านเข้าไปยังเขตหวงห้ามเมื่อไม่ผ่านการตรวจสอบประวัติตามเกณฑ์ที่กำหนด

5.3.24 ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และข้อกำหนดอื่น ๆ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมต้องมีความสามารถตามที่กำหนด พร้อมด้วยการลงบันทึกประวัติการฝึกอบรมพร้อมทั้งจัดทำและประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนด

5.3.25 จัดให้มีบริการที่สนับสนุนด้านการรักษาความปลอดภัยแก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อมีการร้องขอ

5.3.26 ร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่น พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะและความช่วยเหลือแก่หน่วยงานนั้น ๆ เมื่อได้รับแจ้งหรือสั่งการจากผู้มีอำนาจ

5.3.27 พัฒนาและนำมาตราการไปปฏิบัติเพื่อจะป้องกันวัตถุต้องห้าม อาวุธ วัตถุระเบิดหรือกลอุกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อาจนำไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการนำขึ้นไปบนอากาศยานของพลเรือน

5.3.28 ทำให้มั่นใจว่ากิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดที่ดำเนินการโดยสนามบินได้รับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.3.29 บริหารจัดการภาระหน้าที่อื่น ๆ ในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดเป็นครั้งคราวโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะระหว่างช่วงที่ภัยคุกคามสูงกว่าปกติ หรือมีภัยคุกคามต่อเที่ยวบินใด ๆ เป็นการเฉพาะ

5.3.30 ทำให้มั่นใจว่ามีการให้ความรู้หรือการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ให้กับบุคลากรทั้งหมดของผู้เข้าพื้นที่ในสนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่ในสนามบิน โดยควรให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกในการฝึกอบรมแก่บุคคลที่เข้าถึงพื้นที่เขตการบินและเขตหวงห้ามได้โดยไม่มีผู้ติดตาม (Unescorted Access) และการออกใบอนุญาตของสนามบินทุกประเภท จะต้องจัดให้มีการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ให้กับบุคลากรทั้งหมด

5.3.31 ผู้ดำเนินการสนามบินควรคำนึงถึงการนำเรื่องการตรวจสอบพฤติกรรม (Behaviour Detection) มาพิจารณาเพื่อประกอบการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัย

5.3.32 ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อระบุพื้นที่ของสนามบิน และพื้นที่ใกล้เคียงที่อาจถูกใช้เพื่อปล่อยอาวุธนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน และต้องมั่นใจว่าได้มีการจัดทำมาตรการภาคพื้นหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ ที่เหมาะสมเพื่อบรรเทาการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน ณ สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

5.3.33 กำหนดให้หน่วยงานต้นสังกัดของผู้ถือใบอนุญาตเข้าเขตหวงห้ามต้องดำเนินการแจ้งหน่วยงานผู้ควบคุมใบอนุญาตของผู้ดำเนินการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด เมื่อใบอนุญาตของลูกจ้าง สูญหาย ถูกขโมย หรือเมื่อใบอนุญาตของลูกจ้างซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วแต่ไม่นำมาคืน

5.3.34 มั่นใจว่ามีการประสานงานกันในเรื่องของมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และระบุหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบินลงในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) อย่างเหมาะสม

5.3.35 ทำให้มั่นใจว่ามีการส่งแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องให้กับผู้เข้าพื้นที่ในสนามบิน หรือผู้ใช้พื้นที่ในสนามบิน

5.3.36 ทำให้มั่นใจว่าผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ในสนามบินปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.3.37 ต้องจัดทำบัญชีรายชื่อของผู้เช่าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ทั่วไปในสนามบิน

5.3.38 ต้องระบุถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญ (Critical ICT systems) และข้อมูลที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ด้านการบินโดยให้เป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ให้พิจารณาแนวทางในการดำเนินการจาก Guidance on Protection of Critical Aviation Information and Communication Technology Systems ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.4 ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศมีความรับผิดชอบในการดำเนินงานและการรักษาความปลอดภัยทางด้านการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการจราจรทางอากาศ รวมถึงต้องจัดทำและนำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Provider Security Programme: ATSPSP) ที่เหมาะสมไปปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดย ATSPSP ต้องมีการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และส่งให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องพัฒนาและบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อให้มั่นใจถึงประสิทธิภาพของการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ของตนซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศมีความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินที่เฉพาะเจาะจงสำหรับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศระหว่างเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดเก็บและการส่งข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานในกรณีที่อากาศยานนั้นเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยง และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องระบุถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญ (Critical ICT systems) และข้อมูลที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ด้านการบินโดยให้เป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ให้พิจารณาแนวทางในการดำเนินการจาก Guidance on Protection of Critical Aviation Information and Communication Technology Systems ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.5 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีเที่ยวบินเข้าออกระหว่างประเทศหรือภายในประเทศไทยต้องจัดทำและนำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Program: AOSP) ไปปฏิบัติและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ให้เหมาะสมตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และต้องนำเสนอผู้อำนวยความสะดวกการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อให้การเห็นชอบ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยงให้สอดคล้องกับคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศเกี่ยวข้องอย่างน้อยมีดังต่อไปนี้

5.5.1 พัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ต้องมีการระบุรายละเอียดมาตรการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.5.2 แต่งตั้งบุคลากรให้เพียงพอสำหรับการนำมาตราการที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ไปปฏิบัติ

5.5.3 จัดให้มีผู้บริหารระดับสูง (Accountable Executive) ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบสูงสุด และสามารถจัดให้มีทรัพยากรที่สำคัญ รวมถึงแต่งตั้งผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) หรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นในระดับหน่วยงานที่มีหน้าที่ตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และ/หรือทำหน้าที่ประสานงานในการนำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ไปปฏิบัติ

5.5.4 พัฒนาและนำแผนควบคุมคุณภาพภายในไปปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (SOP) ตลอดจนข้อกำหนดในแผนที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ที่มีความรับผิดชอบในการประกันคุณภาพภายในต้องมีการนำเสนอต่อผู้บริหารสูงสุดในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน และการนำแผนควบคุมคุณภาพภายในที่ได้รับการรับรองโดยหน่วยงานของผู้ดำเนินการเดินอากาศไปปฏิบัติ

5.5.5 ทำการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบ (Test) และการสำรวจ (Survey) ถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินและขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างละเอียด โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และทำให้มั่นใจว่ามีการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่ระบุไว้อย่างรวดเร็ว รวมถึงต้องยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

5.5.6 ควบคุมการเข้าออกพื้นที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ของสนามบิน

5.5.7 บริหารจัดการภาระหน้าที่ในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเมื่อมีภัยคุกคามต่อการบินสูงกว่าปกติ หรือภัยคุกคามต่อเที่ยวบินหนึ่ง ๆ เป็นการเฉพาะ

5.5.8 จัดให้มีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ควบคุมและเขตหวงห้ามของสนามบินเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยาน การปฏิบัติการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินและความปลอดภัยของชีวิตทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน ทั้งนี้ หากเป็นเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงสูง (High Risk Flight) ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลบริเวณที่อากาศยานนั้นจอดอยู่

5.5.9 ทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ บุคคลที่เข้าไปยังพื้นที่เขตการบินและเขตหวงห้ามโดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแล และบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความอ่อนไหว ต้องได้รับการตรวจสอบประวัติดังที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.5.10 ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และข้อกำหนดอื่น ๆ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ที่ได้รับการฝึกอบรม

ต้องมีความสามารถตามที่กำหนด พร้อมด้วยการลงบันทึกประวัติการฝึกอบรม รวมถึงจัดทำและประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนด

5.5.11 พัฒนาและนำมาตรฐานไปปฏิบัติสำหรับการป้องกันวัตถุต้องห้ามที่อาจจะใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายขึ้นไปบนอากาศยาน

5.5.12 ทำให้มั่นใจว่ากิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศได้รับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.5.13 ทำให้มั่นใจว่ามีการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Check) ตามกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้รับการเห็นชอบแล้ว และได้เก็บรักษาเอกสารของการตรวจสอบไว้

5.5.14 นำมาตรการในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไปใช้กับเที่ยวบินที่อยู่ภายใต้ภัยคุกคามที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารที่ขึ้นลงจากอากาศยานไม่ทิ้งวัตถุไว้บนอากาศยานขณะทำการบิน ณ จุดผู้โดยสารแวะพัก (Transit Stop)

5.5.15 ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้เพื่อให้มั่นใจว่ามีการป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าห้องผู้ควบคุมอากาศยานในเที่ยวบินนั้น ๆ ระหว่างทำการบิน

5.5.16 ทำให้มั่นใจว่าผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) ได้รับแจ้งจำนวนผู้โดยสารที่ได้รับอนุญาตให้นำอาวุธขึ้นไปบนอากาศยานและตำแหน่งที่นั่งในห้องผู้โดยสาร (เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย)

5.5.17 นำมาตรการต่าง ๆ ไปปฏิบัติที่สนามบิน เพื่อป้องกันมิให้มีการนำ สินค้า สัมภาระ จดหมาย สิ่งของ และสิ่งจำเป็นของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีการเคลื่อนย้ายภายในสนามบินและมีเจตนาที่จะนำขึ้นบนอากาศยานไปกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตลอดจนนำมาตรการการจับคู่ผู้โดยสารกับสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Reconciliation) มาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.5.18 พัฒนาและนำมาตรการไปปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ขนส่งสินค้าและคูเรียร์ พัสดุด่วนพิเศษ อุปกรณ์ของสายการบิน (Company Material) จดหมายของสายการบิน (Company Mail) และอาวุธที่ได้รับอนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัย รวมถึงต้องพัฒนาและนำมาตรการต่าง ๆ ไปใช้เพื่อให้มั่นใจว่าการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) และสินค้าที่จะนำไปขายบนอากาศยาน ตลอดจนสรรพภัณฑ์ (Stores) ที่จะนำขึ้นบนอากาศยานอยู่ภายใต้การควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม ซึ่งอาจรวมถึงกระบวนการการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Security)

Process) หรือการตรวจค้นที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่ได้รับการเห็นชอบ

5.5.19 ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.5.20 จัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) สำหรับแต่ละจุดรักษาความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงจุดแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In Counter) เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่แก่พนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ที่ถูกต้อง

5.5.21 กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติที่ใช้แจ้งให้ผู้ดำเนินการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุดเมื่อบัตรอนุญาตเข้าเขตหวงห้ามของลูกจ้างสูญหาย ถูกขโมย หรือเมื่อไม่รับผิดชอบต่อบัตรนั้น หรือเมื่อบัตรอนุญาตของลูกจ้างซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วซึ่งไม่นำมาคืน

5.5.22 ทำให้มั่นใจว่าได้มีการจัดทำมาตรการภาคพื้นที่เหมาะสมหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อบรรเทาการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน ณ สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน โดยการจัดทำมาตรการให้เป็นไปตามผลการประเมินความเสี่ยงของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

5.5.23 ทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องซึ่งกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด

5.5.24 ต้องระบุถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญ (Critical ICT systems) และข้อมูลที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ด้านการบินโดยให้เป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ให้พิจารณาแนวทางในการดำเนินการจาก Guidance on Protection of Critical Aviation Information and Communication Technology Systems ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.5.25 กรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการขนส่งสินค้าด้วย ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องพัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและประชาชนภัณฑ์ ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยแผนดังกล่าว

ต้องมีการระบุรายละเอียดมาตรการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ

5.5.26 หากมีการมอบหมายให้หน่วยงานอื่นทำการตรวจค้นตามข้อ 5.5.25 ต้องทำให้มั่นใจว่าการตรวจค้นนั้นเป็นไปตามแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยผ่านการควบคุมคุณภาพตามแผนควบคุมคุณภาพของหน่วยงานนั้น

5.5.27 ทำให้มั่นใจว่าบุคคลผู้ปฏิบัติงานตรวจค้นต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.6 ผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน

ผู้เข้าพื้นที่ในสนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่ในสนามบินต้องมั่นใจว่าพนักงานของตนได้รับการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะการฝึกอบรมเรื่องความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Awareness) ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงจัดให้มีมาตรการหรือแนวทางปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยของตนให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินที่ได้ปฏิบัติการณ์อยู่

ผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ที่มีการเข้าออกจากพื้นที่นอกเขตการบินสู่พื้นที่เขตการบิน ต้องรับผิดชอบควบคุมการเข้าออกพื้นที่เฉพาะส่วนที่ตนเกี่ยวข้อง โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน และต้องส่งแนวปฏิบัติเพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบินพิจารณาตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการที่เกี่ยวข้องที่มีรายละเอียดอยู่ในบทนี้ ได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงและมีความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

ผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ทั่วไปในสนามบิน จะต้องได้รับเอกสารส่วนที่เกี่ยวข้องในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ซึ่งแจกจ่ายโดยสนามบิน และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการควบคุมการเข้าเขตหวงห้าม

ผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ทั่วไปในสนามบินจะต้องปฏิบัติตามและให้ความร่วมมือกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยสนามบิน รวมถึงการยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

ผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

5.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Authority)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่และทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการบินพลเรือนที่อาจเกิดจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

5.7.1 ป้องกันและตรวจจับการก่ออาชญากรรม บริเวณที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

5.7.2 ฝ้าระวังและลาดตระเวนพื้นที่นอกเขตการบินของอาคารผู้โดยสารรวมถึงเขตรั้วรอบนอกอย่างสม่ำเสมอ

5.7.3 ฝ้าระวังผู้โดยสารขาเข้าและขาออกเป็นประจำซึ่งอาจจะมีบุคคลที่เป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนแฝงอยู่

5.7.4 ร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการตอบสนองและควบคุมเหตุการณ์ การจี้เครื่องบิน การวางระเบิด หรือภัยคุกคามอื่น ๆ รวมถึงการจู่โจมภาคพื้นและการไม่ปฏิบัติตามกฎการบินทั่วไป

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

5.7.6 จัดให้มีหน่วยติดอาวุธที่มีขีดความสามารถเคลื่อนที่เร็วในการตอบสนองต่อเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นที่สนามบิน

5.7.7 จัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานรวมถึงให้การช่วยเหลือในการส่งเสริมการตระหนักรู้ถึงการรักษาความปลอดภัยระหว่างสาธารณชนและบุคคลที่ทำงานด้านการบิน

5.7.8 จัดให้มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม (Criminal Record Check) เมื่อได้รับการร้องขอจากผู้ดำเนินการ

5.8 กระทรวงกลาโหม

หน่วยงานของกระทรวงกลาโหมจะต้องพร้อมปฏิบัติงานที่สนามบินในประเทศไทยในการใช้แผนเผชิญเหตุในส่วนของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน การปฏิบัติการใด ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะประสานงานกับศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตค. - CTOC)

กระทรวงกลาโหมมีส่วนเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน โดยมีการจัดการด้านการต่อต้านการก่อการร้ายที่รวมเอาหน่วยงานของภาครัฐทั้งหมดทั้งในระดับกลยุทธ์และปฏิบัติงาน สนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกัน

กระทรวงกลาโหมดำเนินการภายใต้กรอบการทำงานของหน่วยงานเพื่อที่จะทำให้มั่นใจว่าจะมีความร่วมมือในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในฐานะเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนด้านสภาพแวดล้อมการรักษาความปลอดภัยการบิน

กระทรวงกลาโหมสามารถจัดให้มีการตอบสนองต่อภัยคุกคามต่าง ๆ ของการบินได้ในระดับหนึ่ง ส่วนการปรับปรุงมาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน กระทรวงกลาโหมสามารถใช้ทหารและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันกับพลเรือนได้เพื่อที่จะช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย

5.9 กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานต่าง ๆ และประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้บรรลุเป้าหมายตามภารกิจของกระทรวง เพื่อให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยและทั่วถึง

5.10 กระทรวงมหาดไทย

กรณีเกิดสาธารณภัยฉุกเฉินในบริเวณสนามบิน กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ ให้ใช้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ เป็นแนวทางจัดการสาธารณภัย โดยไม่ขัดต่อหลักปฏิบัติระหว่างประเทศ

5.11 กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) มีความรับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้านำเข้าหรือส่งออกจากประเทศไทยทางชายแดนรวมถึงสนามบินระหว่างประเทศเพื่อปกป้องประเทศชาติและสังคม หากพิจารณามุมมองการปฏิบัติงานของกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) จะต้องประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้าหรือส่งออกจากประเทศไทยที่ผ่านสนามบินระหว่างประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องให้ความสนใจในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบสินค้านำเข้าหรือส่งออกทางสนามบินระหว่างประเทศที่อาจจะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความมั่นคงบริเวณสนามบินระหว่างประเทศหรือบริเวณชายแดน

5.12 กระทรวงการต่างประเทศ

5.12.1 กระทรวงการต่างประเทศมีส่วนร่วมต่อการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ผ่านทางการทูตที่ออกแบบมาเพื่อสร้างความแข็งแกร่งด้านการรักษาความปลอดภัยและให้มีขีดความสามารถในการรักษาความปลอดภัยในระดับนานาชาติ โดยผ่านการสนับสนุนการทำกิจกรรมในระดับภูมิภาค

ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในประเทศไทย ตลอดจนการจัดให้มีบริการการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยวต่อสาธารณชน

5.12.2 กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งทำงานร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีความรับผิดชอบดังนี้

5.12.2.1 อำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการสื่อสารในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนโดยใช้ช่องทางการทูตกับรัฐอื่น ๆ

5.12.2.2 ประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อนและระหว่างการประชุมหรือการสื่อสารระหว่างรัฐโดยผ่านช่องทางทางการทูตที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.12.2.3 แลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเท่าที่สามารถจะปฏิบัติได้ โดยข้อมูลดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการรับรองและการเสนอขอให้รับรองข้อตกลงระหว่างประเทศหรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้ประเมินผลกระทบต่าง ๆ โดยนำข้อมูลที่ได้นั้นไปปฏิบัติจริงและกระจายข้อมูลที่เกี่ยวข้องใด ๆ ไปยังผู้อื่นในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ถูกกำกับดูแลภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ฉบับนี้

5.13 กระทรวงยุติธรรม

กระทรวงยุติธรรมรับผิดชอบการใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในด้านการบินพลเรือน

5.14 สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.)

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในด้านการต่อต้านการก่อการร้ายสากลและเป็นหน่วยประสานงานระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภายในจังหวัดต่าง ๆ และหน่วยงานภายในของรัฐ โดยสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติจัดตั้งขึ้นเพื่อยกระดับการประสานงานกับหน่วยงานทั้งหมดของรัฐบาลเกี่ยวกับประเด็นความมั่นคงระดับชาติ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยการบิน

สมาชิกของสภาความมั่นคงแห่งชาติประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐบาลไทยที่เกี่ยวข้องกับความพยายามในการต่อต้านการก่อการร้ายเช่นเดียวกับตำรวจและสำนักงานของผู้ว่าราชการจังหวัดจากแต่ละจังหวัด

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติควบคุมดูแลแผนการต่อต้านการก่อการร้ายสากลซึ่งกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของรัฐบาลไทยและจังหวัดต่าง ๆ โดยสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติเป็นผู้รับผิดชอบในการประเมินภัยคุกคามและกำหนดระดับของภัยคุกคามในประเทศไทย

5.15 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ (National Intelligence Agency : NIA) มีความรับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประเมินข้อมูล เผยแพร่ข้อมูลด้านภัยคุกคามการบินพลเรือนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศ ข้อมูลดังกล่าวจะต้องถูกส่งไปยังสภาความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Council: NSC) ผ่านการดำเนินงานร่วมกับคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)

5.16 การไปรษณีย์ควบคุม

การไปรษณีย์ควบคุมมีหน้าที่ต้องทำให้มั่นใจว่าไปรษณีย์ภัณฑ์สำหรับขนส่งบนอากาศยาน มีความมั่นคงปลอดภัยและปราศจากวัตถุต้องห้าม รวมทั้งจะต้องพัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยการไปรษณีย์ควบคุมให้สอดคล้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

นอกจากนี้การไปรษณีย์ควบคุมต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงจะต้องยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

การไปรษณีย์ควบคุมต้องระบุถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญ (Critical ICT systems) และข้อมูลที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ด้านการบินโดยให้เป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ให้พิจารณาแนวทางในการดำเนินการจาก Guidance on Protection of Critical Aviation Information and Communication Technology Systems ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การไปรษณีย์ควบคุมต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของการไปรษณีย์ควบคุมเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

ทั้งนี้ การไปรษณีย์ควบคุมต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ รวมถึงต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลผู้ปฏิบัติงานตรวจค้นต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยง และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

5.17 การบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work)

ผู้ประกอบการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศ ต้องทำให้มั่นใจว่าจะดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่มีผลบังคับใช้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เป็นการบินทั่วไป และทำงานทางอากาศ โดยจะไม่ทำให้เกิดการผ่อนปรนต่อการดำเนินการรักษาความปลอดภัย

ผู้ประกอบการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศ ต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงของผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของผู้ประกอบการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศ ต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยงและนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐานและพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ นอกจากนี้ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าออกพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ของสนามบิน

5.18 ตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้องพัฒนา นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุมให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ตัวแทนควบคุมที่รับสินค้า ห่อพัสดุ หรือวัตถุอื่น ๆ ที่ขนส่งทางอากาศบนอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อการยืนยันสถานะการรักษาความปลอดภัยของวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงใด ๆ ที่จะเกิดต่ออากาศยานนั้นมีน้อยที่สุด ซึ่งรวมถึงความรับผิดชอบต่อขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยเฉพาะดังต่อไปนี้

ก) การยอมรับวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อการขนส่งทางอากาศต้องมาจากผู้ส่งทราบตัวตนและผู้ส่งไม่ทราบตัวตน

ข) เมื่อมีผู้ส่งไม่ทราบตัวตน ต้องดำเนินการทำให้ทราบตัวผู้ส่ง รวมถึงตรวจค้นสินค้าและวัตถุอื่น ๆ เพื่อทำให้มั่นใจว่าผู้ส่งไม่ได้บรรจุสิ่งต่าง ๆ หรืออุปกรณ์ใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของการบิน

ค) ทำให้มั่นใจว่าจากเวลาที่รับจนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งจากผู้ดำเนินการนั้น ไม่มีการนำสิ่งของใด ๆ ไม่ว่าจะอะไรก็ตามเข้าไปในคลังสินค้าหรือตู้เก็บสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต

ตัวแทนควบคุมต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึง

จะต้องยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

ตัวแทนควบคุมต้องระบุถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญ (Critical ICT systems) และข้อมูลที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ด้านการบินโดยให้เป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ให้พิจารณาแนวทางในการดำเนินการจาก Guidance on Protection of Critical Aviation Information and Communication Technology Systems ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตัวแทนควบคุมต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงจากการโจมตีโดยอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงของผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของตัวแทนควบคุมเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

ทั้งนี้ ตัวแทนควบคุมต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ รวมถึงต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลผู้ปฏิบัติงานตรวจค้นต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยงและนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

5.19 ผู้ส่งทราบตัวตน

ผู้ส่งทราบตัวตนต้องพัฒนา นำไปปฏิบัติ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ผู้ส่งทราบตัวตนที่จัดส่งสินค้าทางอากาศในนามของตนเองต้องรับผิดชอบต่อการยืนยันของวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงใด ๆ ที่จะเกิดต่ออากาศยานนั้นมีน้อยที่สุด ซึ่งรวมถึงความรับผิดชอบต่อขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยเฉพาะดังต่อไปนี้

ก) การจัดส่งวัตถุแต่ละชิ้นเพื่อการขนส่งทางอากาศต้องส่งในนามของตนเอง

ข) ทำให้มั่นใจว่าไม่ได้บรรจุสิ่งต่าง ๆ หรืออุปกรณ์ใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของการบิน

ค) ทำให้มั่นใจว่าตั้งแต่เวลาที่บรรจุหีบห่อ ผลิต ประกอบ จนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งถึงตัวแทนควบคุมหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีการนำสิ่งของใด ๆ เข้าไปในคลังสินค้าหรือตู้เก็บสินค้าโดยไม่ได้รับอนุญาต

ผู้ส่งทราบตัวตนต้องปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASPT) และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึง

จะต้องยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

ผู้ส่งทราบตัวตนต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงจากการโจมตีโดยอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของผู้ส่งทราบตัวตนเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

ทั้งนี้ ผู้ส่งทราบตัวตนต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ รวมถึงต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยง และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

5.20 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เป็นเจ้าของกับตัวแทนของตน

เนื่องจากอาจจะมีการมอบอำนาจในการปฏิบัติตามมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินจากผู้เป็นเจ้าของผ่านไปยังตัวแทน ความสัมพันธ์ในรูปของการทำสัญญาหรือความสัมพันธ์อื่นใดระหว่างผู้เป็นเจ้าของและตัวแทนของตนจะไม่กระทบความรับผิดชอบของผู้เป็นเจ้าของ อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบใดเป็นความรับผิดชอบเฉพาะของตัวแทน จะต้องระบุรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้เป็นเจ้าของ

ผู้เป็นเจ้าของจะต้องรับผิดชอบในการนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติอย่างเหมาะสมและปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง ถ้าความรับผิดชอบใด ๆ ที่ไม่ได้ถูกนำไปปฏิบัติหรือนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะถือว่าเรื่องดังกล่าวมีข้อบกพร่องและจะดำเนินการแก้ไขตามความเหมาะสม

5.21 ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน

ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานต้องทำให้มั่นใจว่าบริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะนำขึ้นไปให้บริการบนอากาศยานนั้น ปราศจากการนำวัตถุต้องห้ามที่อาจถูกใช้เพื่อทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน รวมถึงต้องพัฒนา นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (CSOSP) ให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และส่งให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

ผู้ให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานต้องทำการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดทำรายงานของผลการประเมินความเสี่ยงให้สอดคล้องกับคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อบรรเทาความเสี่ยง โดยจัดเก็บบันทึกไว้เป็นหลักฐาน และพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย ดังนี้

5.21.1 พัฒนาและนำแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (CSOSP) ไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากผู้ดำเนินการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (CSOSP) ต้องมีการระบุรายละเอียดมาตรการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.21.2 แต่งตั้งบุคลากรให้เพียงพอสำหรับการนำมาตราการที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และแผนรักษาความปลอดภัยของตนไปปฏิบัติ

5.21.3 จัดให้มีผู้บริหารระดับสูง (Accountable Executive) ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบสูงสุด และสามารถในการจัดให้มีทรัพยากรที่สำคัญ รวมถึงแต่งตั้งผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) หรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นในระดับหน่วยงานที่มีหน้าที่ตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยของตน

5.21.4 พัฒนาและนำแผนควบคุมคุณภาพภายในไปปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (CSOSP) และขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (SOP) ตลอดจนข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ที่มีความรับผิดชอบในการประกันคุณภาพภายในต้องมีการนำเสนอต่อผู้บริหารสูงสุดในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการให้บริการการเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน

5.21.5 ทำการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะด้าน (Inspection) การทดสอบ (Test) และการสำรวจ (Survey) มาตรการรักษาความปลอดภัยการบินและขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างละเอียด โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และทำให้มั่นใจว่ามีการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่ระบุไว้อย่างรวดเร็ว รวมถึงต้องยินยอมและให้ความร่วมมือในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการทำกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Quality Control Activities)

5.21.6 ควบคุมการเข้าออกพื้นที่ของผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย

5.21.7 จัดให้มีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ควบคุมของผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

5.21.8 ทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่นำมามาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ได้รับการตรวจสอบประวัติตั้งที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5.21.9 ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASSTP) แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และข้อกำหนดอื่น ๆ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทำให้มั่นใจว่าบุคคลต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมต้องมีความสามารถตามที่กำหนด พร้อมด้วยการลงบันทึกประวัติการฝึกอบรมพร้อมทั้งจัดทำและประเมินการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนด

5.21.10 พัฒนาและนำมาตราฐานไปปฏิบัติสำหรับการป้องกันวัตถุต้องห้าม ที่อาจจะใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่ส่งมอบให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศนำไปให้บริการบนอากาศยาน

5.21.11 ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้เพื่อให้มั่นใจว่ามีการป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมถึงวัตถุต้องห้ามที่อาจถูกใช้เพื่อป้องกันกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเข้าถึงบริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ตั้งแต่กระบวนการจัดเตรียมจนถึงส่งมอบให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ

5.21.12 ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.21.13 จัดให้มีและรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) สำหรับแต่ละจุดรักษาความปลอดภัย รวมถึงพื้นที่จัดเตรียมบริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่แก่พนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ที่ถูกต้อง

5.21.14 ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานต้องให้ความร่วมมือในการจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงการโจมตีจากอาวุธปล่อยนำวิถีประทับปา (Man-Portable Air Defense Systems: MANPADS) หรืออาวุธ รวมถึงวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อ

อากาศยาน หากผลการประเมินความเสี่ยงของผู้ดำเนินการสนามบินระบุว่าพื้นที่ของผู้ให้บริการครีวการบิน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการใช้พื้นที่กระทำเหตุดังกล่าว

5.21.15 ทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (CSOSP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด

5.21.16 ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานต้อง ระบุถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญ (Critical ICT systems) หากมี และข้อมูลที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ ด้านการบินโดยให้เป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ให้พิจารณาแนวทางในการดำเนินการจาก Guidance on Protection of Critical Aviation Information and Communication Technology Systems ของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5.22 หน่วยงานอื่น ๆ

หน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐบาล หน่วยงานเอกชนและหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีหน้าที่ตามกฎหมายและ ปฏิบัติหน้าที่ที่สนามบินจะต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยและวิธีดำเนินการรักษาความปลอดภัยที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

บทที่ 6 การประสานงานและการสื่อสาร

6.1 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC)

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Committee: NCASC) จัดตั้งขึ้นเพื่อให้มีการประสานงานเกี่ยวกับกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ผู้ดำเนินการ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกประเด็นและเกิดผลประโยชน์สูงสุด โดยให้คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติมีองค์ประกอบดังนี้

- | | |
|---|---------------------|
| 1. ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | ประธานคณะกรรมการ |
| 2. รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | รองประธานคณะกรรมการ |
| 3. ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 4. ผู้แทนกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| 5. ผู้แทนกระทรวงยุติธรรม | กรรมการ |
| 6. ผู้แทนกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 7. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ | กรรมการ |
| 8. ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 9. ผู้แทนกองบัญชาการกองทัพไทย | กรรมการ |
| 10. ผู้แทนกองทัพอากาศ | กรรมการ |
| 11. ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน | กรรมการ |
| 12. ผู้แทนศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล | กรรมการ |
| 13. ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 14. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 15. ผู้แทนสำนักข่าวกรองแห่งชาติ | กรรมการ |
| 16. ผู้แทนกองบัญชาการตำรวจสันติบาล
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 17. ผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง | กรรมการ |

18. ผู้แทนกรมศุลกากร	กรรมการ
19. ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
20. ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
21. ผู้แทนการทำอากาศยานอุตะเภา	กรรมการ
22. ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	กรรมการ
23. ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการ
24. ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ	กรรมการ
25. ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน ท่าอากาศยานดอนเมือง	กรรมการ
26. ผู้แทนบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	กรรมการ
27. ผู้แทนสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย	กรรมการ
28. ผู้แทนสมาคมนักบินไทย	กรรมการ
29. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการ
30. ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	กรรมการและเลขานุการ
31. เจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามที่อยู่อำนวยความสะดวก	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
32. ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นครั้งคราว ตามที่คณะกรรมการแต่งตั้ง	กรรมการ

ซึ่งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ให้ความเห็นชอบการกำหนดขอบเขตและการจัดสรรงานตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
2. ให้คำแนะนำและความร่วมมือในกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัย ดังต่อไปนี้
 - 2.1 ความร่วมมือระหว่างกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่เกี่ยวข้อง

2.2 ความร่วมมือระหว่างเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ หรือผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

2.3 ให้คำแนะนำแก่หน่วยงานตาม 2.1 และ 2.2 เพื่อประโยชน์ในการทบทวนและเพิ่มความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และมาตรการในการรักษาความปลอดภัย

3. รับผิดชอบและให้คำแนะนำแก่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการบริหารแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

4. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) เพื่อให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้มีการตรวจสอบระดับการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

6. ทำให้มั่นใจได้ว่าหน่วยงานตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) ได้ดำเนินการอย่างเป็นอิสระจากหน่วยงานหรือบุคคลที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในแผนนั้น

7. จัดให้มีการประชุมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอย่างน้อยปีละสองครั้งและแจกจ่ายรายงานการประชุมให้กับคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยของแต่ละสนามบิน

8. ติดตามการดำเนินการด้านอื่น ๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

9. แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อสนับสนุนการดำเนินการในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

10. พิจารณาข้อเสนอแนะ ประสานความร่วมมือกับคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ

11. รายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินการให้คณะกรรมการการบินพลเรือนทราบอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง

6.2 คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee: ASC)

ผู้ดำเนินการสนามบินในประเทศไทย จะต้องจัดให้มีคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน เพื่อช่วยและให้การสนับสนุนผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย จุดประสงค์ของคณะกรรมการรักษา

ความปลอดภัยสนามบินคือ การทบทวนและพัฒนามาตรการ ตลอดจนขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินกำหนดไว้ คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินเป็นหน่วยงานในการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยไปปฏิบัติที่สนามบินระหว่างหน่วยงานที่เข้าร่วมในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน สมาชิกของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินจะต้องจัดตั้งขึ้นให้สอดคล้องกับความต้องการของสนามบิน โดยทั่วไปแล้วองค์ประกอบของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินควรจะเป็นดังต่อไปนี้

1. ประธานกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน

- ผู้จัดการสนามบินหรือบุคคลอื่นที่เหมาะสมที่ได้รับการเห็นชอบโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2. กรรมการควรจะมีผู้แทนจากหน่วยงานดังต่อไปนี้

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ตามที่จะสามารถปฏิบัติได้)
 - ผู้ดำเนินการสนามบิน
 - ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
 - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - หน่วยงานทหารในพื้นที่
 - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
 - กรมศุลกากร
 - กรมควบคุมโรค
 - สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร
 - สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
 - ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
 - บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
 - ผู้รับขน/ตัวแทนผู้รับขน
 - หน่วยงานที่ให้บริการภาคพื้น
 - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพิจารณาของผู้ดำเนินการสนามบิน

3. เลขานุการคณะกรรมการ

ความรับผิดชอบของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินจะไม่ไปแทนที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายหรือที่กำหนดขึ้นของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งในคณะกรรมการฯ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินคือ

1) ทำให้มั่นใจว่าได้มีการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

- 2) ทำให้มั่นใจว่าแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ให้ข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยไปใช้ เพื่อสะท้อนการปฏิบัติในปัจจุบัน
- 3) ติดตามมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ และพิจารณาให้เกิดความเหมาะสมในการต่อต้านภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่สนามบินอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) ดูแลรักษา และพัฒนาแผนที่ (Maps) และแผนผัง (Charts) ของเขตหวงห้ามที่สนามบิน และพื้นที่อื่น ๆ ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการของสนามบิน ซึ่งจะต้องรวมถึงตำแหน่งที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้าออก (Access Control Posts) จุดตรวจค้น (Security Screening Checkpoints) และรายละเอียดของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ถูกนำไปวางประจำตามจุดต่าง ๆ ของสนามบิน
- 5) ทำให้มั่นใจว่ามีการสื่อสารข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) กับบุคคลที่จำเป็นต้องรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 6) ส่งเสริมการบูรณาการร่วมกันของมาตรการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานทั้งหมดในการขยายหรือการพัฒนาสนามบิน
- 7) จัดให้มีและคงไว้ซึ่งการสื่อสาร การประสานงานที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการประชุมปรึกษาหารือในเรื่องที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน
- 8) ทำให้มั่นใจว่า ได้มีการปฏิบัติตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องรวมถึงการฝึกอบรมเพื่อก่อให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Security Surveys) และรวมถึงการสอบสวนการรักษาความปลอดภัย (Investigation) หากพิจารณาแล้วเห็นว่ามีผลจำเป็น
- 9) ทำการทบทวนการจัดการการรักษาความปลอดภัยทั่วทั้งสนามบินเป็นประจำและคงไว้ซึ่งข้อมูลของจุดที่ประเมินแล้วที่มีความเสี่ยง รวมถึงข้อมูลเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญ
- 10) ทบทวนมาตรการการรักษาความปลอดภัย ขั้นตอนการปฏิบัติและแผนต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการการรักษาความปลอดภัยและแผนเหล่านี้มีความเพียงพอสำหรับสถานการณ์ปกติและจะต้องพัฒนาแผนเผชิญเหตุเพื่อรองรับช่วงระยะเวลาภัยคุกคามและช่วงระยะเวลาตึงเครียดที่เพิ่มสูงขึ้นและสถานการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ
- 11) ทบทวนผลของการสำรวจการรักษาความปลอดภัยและผลการตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติที่สนามบินเพื่อพิจารณาและให้คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่องใด ๆ ที่ถูกระบุต่าง ๆ ให้รวดเร็วยิ่งขึ้น
- 12) ทบทวนมาตรการรักษาความปลอดภัย ณ จุดที่ประเมินแล้วที่มีความเสี่ยง ตรวจสอบเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นเสมอ ซึ่งหากมีการละเมิดการรักษาความปลอดภัยหรือการแทรกแซงใด ๆ ที่จุดดังกล่าว สิ่งเหล่านี้อาจจะเป็นภัยต่อการดำเนินงานของอากาศยานและสนามบิน

13) ทำให้แน่ใจว่าข้อกำหนดที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยที่สูงขึ้นหรือการปรับปรุงมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยได้ถูกนำไปปฏิบัติจริง โดยได้ปฏิบัติทันทีและมีประสิทธิผลในลักษณะที่มีการประสานงานกันอย่างทั่วถึง

14) แจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถึงสภาพปัจจุบันของมาตรการขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ที่สนามบินและเพื่อใช้อำนาจของผู้บัญชาการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำหรับการแก้ไขปัญหาใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ประเด็นการกำกับดูแลซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของสนามบินและกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศซึ่งไม่สามารถแก้ไขในระดับท้องถิ่นได้

15) ทบทวนความต้องการสำหรับการให้ความรู้เรื่องการรักษาความปลอดภัยและการฝึกอบรมพนักงานของสนามบินและพนักงานอื่น ๆ รวมทั้งจัดทำแผนฝึกอบรมแบบครอบคลุมตามความเหมาะสม

16) มั่นใจว่ามีการประสานงานกันในเรื่องของมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และระบุหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบินลงในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) อย่างเหมาะสม

อำนาจของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินให้อยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) อำนาจนี้รวมถึงข้อมูลของประธานคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน องค์กรประชุม ขอบเขตหน้าที่และรายละเอียดการดำเนินงาน รวมถึงความถี่ในการประชุมซึ่งอย่างน้อยต้องประชุม 1 ครั้งใน 1 ไตรมาส การร่างและการแจกจ่ายการประชุม และรายละเอียดของการติดตามผลงานเท่าที่จำเป็น โดยสำเนาการประชุมและรายงานการประชุมแต่ละครั้งต้องเสนอสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายใน 45 วันทำการนับแต่วันประชุมเสร็จสิ้น ประธานที่ประชุมจะเป็นผู้กำหนดการประชุมอย่างไรก็ตาม สมาชิกหรือผู้แทนสมาชิกของแต่ละหน่วยงานอาจร้องขอให้มีการจัดประชุมก็ได้ ส่วนการจัดการประชุมวิสามัญของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินจะมีขึ้นเมื่อจำเป็น

6.3 ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Manager)

ผู้ดำเนินการสนามบินแต่ละแห่งในประเทศไทย ต้องจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยที่รับผิดชอบโดยตรงในการนำมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปปฏิบัติ รวมถึงประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่สนามบิน โดยผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยต้องขึ้นตรงต่อผู้จัดการสนามบินหรือผู้บริหารระดับสูง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามโครงสร้างองค์กรที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และควรได้รับการสนับสนุนทรัพยากรอย่างเพียงพอเพื่อให้ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยเหล่านี้รับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนอย่างเต็มความสามารถ

6.4 แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme: ASP)

เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ดำเนินการสนามบินแต่ละแห่งต้องพัฒนา นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ซึ่งมีการระบุรายละเอียดแต่ละมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ที่สนามบิน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ห้ามผู้ดำเนินการสนามบินให้บริการต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างชาติ ที่อยู่ภายใต้แผนฯ นี้ เว้นแต่ ได้รับการอนุญาตและมีการดำเนินการ ดังนี้

- 1) จัดให้มีมาตรการความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สิน ในอากาศยานขณะดำเนินการขนส่งเพื่อป้องกันการก่ออาชญากรรมร้ายแรง การจี้อากาศยาน และการนำวัตถุต้องห้ามที่ไม่ได้รับอนุญาต ขึ้นไปบนอากาศยาน
- 2) จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรและลงนาม โดยผู้จัดการสนามบิน
- 3) แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ต้องได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการสนามบินต้อง

- 1) เก็บรักษาสำเนาแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่เป็นปัจจุบันและมีความสมบูรณ์ และส่งสำเนาแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามที่ร้องขอ
- 2) จำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย และการเข้าถึงข้อมูลการรักษาความปลอดภัยที่เป็นความลับหรือส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยให้กับบุคคลที่จำเป็นต้องรู้เท่านั้น
- 3) เผยแพร่ส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบสำหรับนำไปปฏิบัติทั้งหมดหรือบางส่วนที่ต้องการ และต้องรักษารายการที่เป็นปัจจุบันของทุก ๆ หน่วยงานที่ได้รับสำเนาหรือบางส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)
- 4) กรณีที่มีบุคคลหรือหน่วยงานอื่นร้องขอข้อมูลและข่าวสารที่สำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Sensitive Security Information; SSI) ต้องแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องรวบรวมสิ่งต่อไปนี้ให้อยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

- 1) ชื่อ ช่องทางการติดต่อ และหน้าที่ของผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย
- 2) คำอธิบายของเขตหวงห้าม ซึ่งต้องรวมถึง
 - 2.1) คำอธิบายและแผนที่ที่แสดงรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 2.2) กิจกรรมหรือหน่วยงานที่อยู่ในหรือติดกับเขตหวงห้ามซึ่งมีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย

2.3) มาตรการที่ใช้ในการควบคุมการเข้าออกเขตหวงห้ามที่กำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

2.4) ขั้นตอนการปฏิบัติที่ควบคุมการเคลื่อนไหวกายในเขตหวงห้ามรวมถึงระบบบัตรอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม

2.5) คำอธิบายของป้ายที่แสดงเขตหวงห้าม

3) คำอธิบายของเขตการบิน ซึ่งต้องรวมถึง

3.1) คำอธิบายและแผนที่ที่แสดงรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.2) กิจกรรมหรือหน่วยงานที่อยู่ในหรือติดกับเขตการบินซึ่งมีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย

3.3) มาตรการที่ใช้ในการควบคุมการเข้าออกเขตการบิน

3.4) มาตรการที่ควบคุมการเคลื่อนไหวกายในเขตการบินซึ่งรวมถึงระบบบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ที่มีความเหมาะสม

3.5) คำอธิบายของป้ายที่แสดงเขตหวงห้าม

4) คำอธิบายของพื้นที่ที่ต้องแสดงบัตรอนุญาต ซึ่งต้องรวมถึง

4.1) คำอธิบายและแผนที่ที่แสดงรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องและ

4.2) กิจกรรมหรือหน่วยงานที่ติดกับพื้นที่ที่ต้องแสดงบัตรอนุญาต

5) คำอธิบายของเขตพื้นที่ปลอดอาวุธ ซึ่งต้องรวมถึง

5.1) แผนภาพที่แสดงระยะโดยระบุรายละเอียดแนวรั้วและลักษณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5.2) หน่วยงานที่รับผิดชอบการควบคุมการเข้าออกพื้นที่

5.3) มาตรการที่ใช้ควบคุมการเข้าออก

6) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเครื่องมือที่ใช้ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ

7) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเครื่องมือที่ใช้ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการใช้เครื่องตรวจจับโลหะ (ถ้ามีการนำไปใช้)

8) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเครื่องมือที่ใช้ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการใช้ระบบเอกซเรย์ (ถ้ามีการนำไปใช้)

9) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเครื่องมือที่ใช้ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดที่ข้องเกี่ยวกับการใช้ระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (ถ้ามีการนำไปใช้)

10) ขั้นตอนการตรวจสอบประวัติที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

11) คำอธิบายของระบบบัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่

12) ขั้นตอนการติดตามบุคคลภายนอกที่ได้รับอนุญาตเข้าไปในพื้นที่ต่าง ๆ

13) ขั้นตอนการปฏิบัติตนเมื่อเจอสิ่งใดหรือเหตุการณ์ใดที่ไม่เป็นไปตามกฎ ระเบียบในพื้นที่ควบคุม (Challenge Procedure)

- 14) แผนฝึกอบรมที่กำหนด
- 15) คำอธิบายกฎหมายที่สนับสนุนการบังคับใช้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
- 16) ระบบการจัดเก็บและการรักษาความปลอดภัยเอกสารต่าง ๆ
- 17) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือที่ใช้เพื่อสนับสนุนหน้าที่การตรวจค้นของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ
- 18) แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับ
 - 18.1) การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ชูวางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน
 - 18.2) หน้าที่ความรับผิดชอบของบุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดการเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ชูวางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน
 - 18.3) การกำหนดผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและสั่งการในระดับสนามบินเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ชูวางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน
 - 18.4) การกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมในการเข้าจัดการกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ซึ่งต้องการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการจัดการ โดยขึ้นอยู่กับระดับภัยคุกคามของแต่ละเหตุการณ์
- 19) ขั้นตอนการปฏิบัติในการแจกจ่าย การเก็บรักษา และการทำลายแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน และข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นชั้นความลับ
- 20) ขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อประกาศให้ประชาชนรับทราบ
- 21) ขั้นตอนการจัดการเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น
- 22) ขั้นตอนการควบคุมคุณภาพภายใน
- 23) ขั้นตอนการปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยอื่น (ถ้ามี) ซึ่งผู้ดำเนินการสนามบินตั้งใจที่จะใช้กรณีที่เกิดภัยธรรมชาติ และเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือไม่ปกติอื่น ๆ
- 24) แผนรักษาความปลอดภัยหรือขั้นตอนการปฏิบัติของผู้เข้าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน
- 25) มาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบินเพื่อบรรเทาความเสี่ยงและป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามที่ได้มีการประเมินความเสี่ยงโดยหน่วยงานระดับชาติที่เกี่ยวข้อง

6.5 แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator Security Programme : AOSP)

เพื่อให้สอดคล้องกับ หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ต่างประเทศแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และแต่ละกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการบินทั่วไป รวมถึงการปฏิบัติการการบินของบริษัทในประเทศไทย จะต้องพัฒนา นำไปใช้และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) โดย AOSP ต้องมีการระบุรายละเอียดของมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อทำให้มั่นใจว่ามีความสอดคล้องกับข้อกำหนด เงื่อนไขของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และจะต้องส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องแต่งตั้งหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งอื่นในระดับหน่วยงานโดยมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ติดต่อประสานงานหลักของผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) โดยหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหรือตำแหน่งอื่นที่แต่งตั้งสำหรับการรักษาความปลอดภัยจะต้องสามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศดำเนินการจัดทำ นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) จัดให้มีมาตรการความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานขณะดำเนินการขนส่งเพื่อป้องกันการก่ออาชญากรรม การจี้อากาศยานและการนำวัตถุต้องห้ามที่ไม่ได้รับอนุญาต ขึ้นไปบนอากาศยาน
- 2) จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) เป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจจากหน่วยงานดังกล่าว
- 3) แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) จะต้องได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ต้องมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) จัดเก็บรักษาต้นฉบับของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ณ สำนักงานใหญ่
- 2) จัดให้มีสำเนาแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ฉบับสมบูรณ์ที่ใช้ได้ง่าย หรือ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) หรือวิธีการการนำไปใช้ที่เหมาะสมกับแต่ละสนามบินที่ใช้บริการ
- 3) จัดทำสำเนา แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ให้มีความพร้อมที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบตลอดเวลา
- 4) จำกัดการเผยแพร่ เปิดเผย และความพร้อมของข้อมูลที่อยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) กับบุคคลต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องรู้เท่านั้น

5) หากต้องการข้อมูลและข่าวสารที่สำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Sensitive Security Information; SSI) ให้ส่งคำร้องขอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำตามวิธีการปฏิบัติและขั้นตอนต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) เพื่อปกป้องผู้โดยสาร สมาชิกลูกเรือ พนักงานภาคพื้น อากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ต้องมีรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- 1) จุดประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และความรับผิดชอบเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
- 2) มาตรการรักษาความปลอดภัยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Facilities) และอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินงานอากาศยาน
- 3) มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ที่สอดคล้องกับเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นและการตรวจสอบเพื่อการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน (Aircraft Security Search and Check)
- 4) มาตรการรักษาความปลอดภัยสัมภาระลงทะเลเบียน ไปรษณีย์ภัณฑ์ สินค้า และสรรพภัณฑ์อากาศยาน (Aircraft Stores)
- 5) รายละเอียดของรายการเครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) เช่น เครื่องตรวจจับโลหะ ระบบเอกซเรย์ ระบบตรวจจับวัตถุระเบิด เป็นต้น (ถ้ามีการนำไปใช้)
- 6) ขั้นตอนการปฏิบัติและรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ใช้ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีอาวุธ วัตถุระเบิดและอุปกรณ์อันตรายต่าง ๆ สิ่งของหรือของเหลวที่ถูกทิ้งไว้บนอากาศยาน ทั้งนี้ ให้ขึ้นอยู่กับประเมินความเสี่ยง
- 7) มาตรการการจับคู่สัมภาระกับผู้โดยสาร (Baggage Reconciliation)
- 8) มาตรการการปฏิบัติต่อผู้โดยสารที่ต้องคำพิพากษาของศาลหรือคำสั่งของศาลปกครองที่สอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการส่งนักโทษภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ติดอาวุธผู้บังคับใช้กฎหมาย
- 9) มาตรการเกี่ยวข้องกับการขนส่งอาวุธที่ได้รับการอนุญาตขึ้นบนห้องผู้โดยสารอากาศยาน และอาวุธที่ขนส่งใต้ท้องอากาศยาน
- 10) มาตรการการคุ้มครองห้องของผู้ควบคุมอากาศยานจากการบุกรุกโดยไม่มีอำนาจ
- 11) มาตรการรักษาความปลอดภัยและการควบคุมการเข้าไปยังลานจอดอากาศยาน รวมถึงการตรวจตราและการดูแลอากาศยานบนลานจอด ระหว่างการให้บริการ หรือในพื้นที่บำรุงรักษา
- 12) มาตรการต่าง ๆ ที่ทำให้มั่นใจถึงประสิทธิภาพของแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) และการประเมินแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)
- 13) มาตรการการควบคุมบัตรอนุญาต ซึ่งรวมถึงการเก็บรวบรวมและส่งคืนบัตรอนุญาตสำหรับเข้าเขตหวงห้ามให้กับผู้ดำเนินการสนามบินเมื่อพนักงานของตนหรือบุคคลที่ตนว่าจ้างพ้นหน้าที่ในการเข้าออกเขตหวงห้าม หรือในกรณีที่มีบัตรหมดอายุ รวมถึงกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีสิทธิให้บริการ

อีกต่อไป ทั้งนี้ แจ้งให้ผู้ดำเนินการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด เมื่อบัตรอนุญาตเข้าเขตหวงห้ามของพนักงานของตนหรือบุคคลที่ตนว่าจ้างหาย ถูกขโมย หรือเมื่อไม่ได้รับผิดชอบต่อบัตรนั้น หรือเมื่อบัตรอนุญาตของพนักงานซึ่งการว่าจ้างนั้นสิ้นสุดแล้วแต่ไม่นำมาคืน

14) รายละเอียดการควบคุมคุณภาพภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

15) มาตรการเกี่ยวกับเอกสิทธิ์ห้องผู้ควบคุมอากาศยาน

16) แผนเผชิญเหตุ หรือแผนฉุกเฉินด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งต้องรวมถึง

16.1) การปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุการณ์จี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม ชู่วางระเบิด และเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือสนามบิน

16.2) ขั้นตอนปฏิบัติขณะทำการบิน เมื่อพบวัตถุต้องสงสัยหรือเชื่อว่าเป็นวัตถุต้องสงสัยอยู่บนอากาศยาน

16.3) การอพยพ (Evacuation) และการตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) บนภาคพื้น

16.4) มาตรการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่ถูกกำหนดให้ใช้ในระยะเวลาของภัยคุกคามที่เพิ่มขึ้นสำหรับเที่ยวบินและเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง หรืออย่างใดอย่างหนึ่ง

17) โครงสร้างองค์กรและการแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง (Accountable Executive) และผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager)

18) ขั้นตอนการรายงานอุบัติการณ์ทางด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

19) มาตรการรักษาความปลอดภัยบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) และการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และกระบวนการทำความสะอาดอากาศยาน (Aircraft Cleaning) และการบำรุงรักษาภาคพื้นดิน (Ground Maintenance Operation)

20) กระบวนการตอบสนองของสมาชิกลูกเรือ และพนักงานที่เกี่ยวข้อง ต่อเหตุการณ์ภัยคุกคามหรืออุบัติการณ์ ที่เป็นไปตามแผนเผชิญเหตุ

21) ขั้นตอนการบรรยายสรุป (Briefing) ของสมาชิกลูกเรือในกรณีที่มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-Flight Security Officer - IFSO)

22) การสรรหาและการฝึกอบรมของบุคลากรให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

6.6 แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้องจัดทำและรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับรักษาความปลอดภัย เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบซึ่งเป็นข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ห้ามตัวแทนควบคุมใด ๆ นำส่งสินค้าให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ เว้นแต่ตัวแทนควบคุมใช้และปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมที่เห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ภายใต้กรอบของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยแผนรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุมต้องระบุถึงการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานเท่า ๆ กันกับการรักษาความปลอดภัยบุคคลและสัมภาระในการขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อป้องกันการก่ออาชญากรรมรุนแรงและสลัดอากาศ และป้องกันการขึ้นไปบนอากาศยานของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตและวัตถุต้องห้าม ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ

ตัวแทนควบคุมต้องแน่ใจว่าลูกจ้างของตนและตัวแทนต่าง ๆ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม

ตัวแทนควบคุมต้อง

- 1) รักษาไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยให้เป็นปัจจุบันและสมบูรณ์ และให้สำเนาแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 2) จำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย การให้ข้อมูลที่เป็นความลับหรือข้อมูลที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทางด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับบุคคลซึ่งจำเป็นต้องรู้เท่านั้น

แผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมให้รวมถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีรายละเอียดอยู่ในเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เว้นแต่ได้รับความเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยแผนรักษาความปลอดภัยตัวแทนควบคุมต้อง

- 1) มีการระบุถึงมาตรการเพื่อป้องกันหรือยับยั้งมิให้บุคคลและวัตถุต้องห้ามหรือวัตถุอันตรายที่ไม่ได้รับอนุญาตถูกนำขึ้นไปบนอากาศยาน
- 2) มีการระบุถึงขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ใช้ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับการรับและส่งสินค้า
- 3) มีการระบุถึงขั้นตอนการปฏิบัติและหลักสูตรที่ใช้ในการฝึกอบรมของบุคคลใด ๆ ซึ่งรับจัดการ ขนส่ง หรือส่งสินค้าในนามของตัวแทนควบคุมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการรักษาความปลอดภัย

6.7 แผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตน

ผู้ส่งทราบตัวตนต้องจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนซึ่งกำหนดรายละเอียดและมาตรการการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนและต้องเก็บรักษาแผนไว้ ทั้งนี้รายละเอียดในแผนและการปฏิบัติต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ห้ามมิให้ผู้ส่งทราบตัวตนจัดส่งสินค้าในนามของตนเองให้กับตัวแทนควบคุมหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อการขนส่งทางอากาศ เว้นแต่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เห็นชอบ

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนแล้ว ทั้งนี้ ภายใต้กรอบของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยแผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนต้องกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อป้องกันสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่จัดส่งให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ผู้ส่งทราบตัวตนต้องมั่นใจว่าพนักงานและลูกจ้างของตนได้ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตน โดยต้องดำเนินการ ดังนี้

- 1) ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนให้เป็นปัจจุบันและเก็บรักษาแผนนั้นไว้ โดยมอบแผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 1 ชุด
- 2) แผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนให้เป็นข้อมูลลับ โดยต้องเปิดเผยและแจกจ่ายให้เฉพาะกับบุคคลซึ่งมีความจำเป็นต้องรู้เท่านั้น
- 3) กรณีมีบุคคลอื่นใดละเมิดมาตรการการรักษาความปลอดภัย หรือข้อมูลอื่นใดที่อาจส่งผลให้ต้องปรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยให้แจ้งไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนรักษาความปลอดภัยผู้ส่งทราบตัวตนต้องกำหนดให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยต้องกำหนดให้มีมาตรการ ดังนี้

- 1) มาตรการการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพของสถานที่ (Facility security measures) และมาตรการการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการผลิต การประกอบ การบรรจุ การจัดเก็บและการขนส่ง
- 2) ขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายการใช้งานของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- 3) ขั้นตอนการปฏิบัติและหลักสูตรที่ใช้ในการฝึกอบรมของบุคคลใด ๆ ซึ่งทำหน้าที่รับ จัดการขนส่ง หรือส่งสินค้าในนามของผู้ส่งทราบตัวตนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการรักษาความปลอดภัย

6.8 แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (In-flight Catering Store and supplies Operator Security Programme: CSOSP)

ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานต้องจัดทำแผนรักษาความปลอดภัย ซึ่งกำหนดรายละเอียดและมาตรการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน และต้องเก็บรักษาแผนไว้ โดยมาตรการรักษาความปลอดภัยต้องมีรายละเอียดเพื่อให้มั่นใจว่ามีความสอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานพ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ แผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน จะต้องส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

ผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานต้องแต่งตั้งหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย โดยมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ติดต่อประสานงานหลักของบริษัทผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน สำหรับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยบริษัทผู้ให้บริการคร่ำการบิน ทั้งนี้ ต้องสามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง

ผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานที่มีแผนรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) ทำให้มั่นใจว่าพนักงานของตนได้ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของตน
- 2) จัดเก็บรักษาต้นฉบับของแผนรักษาความปลอดภัยของตน ณ สำนักงานใหญ่ และมอบสำเนาแผนรักษาความปลอดภัยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 1 ชุด
- 3) ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยของตนให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ
- 4) จัดให้แผนรักษาความปลอดภัยของตนเป็นข้อมูลลับ โดยต้องเปิดเผยและแจกจ่ายให้เฉพาะกับบุคคลซึ่งมีความจำเป็นต้องรู้เท่านั้น
- 5) หากต้องการข้อมูลและข่าวสารที่สำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Sensitive Security Information : SSI) ให้ส่งคำร้องขอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 6) กรณีมีบุคคลอื่นใดละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัย หรือข้อมูลอื่นใดที่อาจส่งผลให้ต้องปรับมาตรการรักษาความปลอดภัย ให้แจ้งไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (CSOSP) ต้องกำหนดให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

- 1) วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยและความรับผิดชอบเพื่อให้แน่ใจว่าสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
- 2) โครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน และการแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง (Accountable Executive) รวมถึงผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager)
- 3) รายละเอียดของการดำเนินการของผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน
- 4) มาตรการการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures) กระบวนการควบคุมการเข้าออก (Access Control) และมาตรการการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการรับวัตถุดิบการผลิต การบรรจุ การจัดเก็บ การจัดเตรียม และการขนส่ง
- 5) กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติและคำอธิบายการใช้งานของสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

- 6) วิธีการคัดเลือกบุคลากรที่เกี่ยวข้องและหลักสูตรที่ใช้ในการฝึกอบรมโดยให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)
- 7) การกำกับติดตามประสิทธิภาพของการดำเนินการหรือการควบคุมคุณภาพภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตน โดยให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)
- 8) ขั้นตอนในการปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนเผชิญเหตุที่สอดคล้องกับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- 9) ขั้นตอนการรายงานอุบัติการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย

6.9 ขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน (Airport Tenant Security Procedures)

ผู้เช่าพื้นที่สนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบินแต่ละรายซึ่งเป็นผู้เช่าอาคารหรือพื้นที่ภายในอาคารของสนามบินที่สามารถผ่านเข้าไปยังพื้นที่ควบคุมและเขตหวงห้าม (SRA) ของสนามบินที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความปลอดภัย จะต้องจัดทำ นำไปใช้ และรักษาไว้ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของผู้เช่าพื้นที่สนามบินให้เหมาะสมตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยขั้นตอนการปฏิบัติควรเขียนให้ครอบคลุมถึงส่วนที่เกี่ยวข้อง ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) และส่งให้ผู้ดำเนินการสนามบิน เพื่อพิจารณาความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

6.10 การเห็นชอบ การแก้ไขหรือทบทวน และการคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัย

ในส่วนนี้ให้ใช้กับทุกหน่วยงานที่ถูกกำหนดโดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในการไปพัฒนาและนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ไปใช้ โดยผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ซึ่งในหัวข้อนี้จะเรียกหน่วยงานเหล่านี้ว่า “ผู้ดำเนินการ”

ผู้ดำเนินการแต่ละรายที่ถูกกำหนดให้มีแผนรักษาความปลอดภัยต้องส่งแผนให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ทั้งนี้ การเห็นชอบดังกล่าวจะเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (SOP) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติในการใช้เทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น และการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ หากมีผลกระทบกับนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจขององค์กรต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ ผู้ดำเนินการต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทำ

การแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยของตน โดยการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ หากผู้ดำเนินการมีความประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงแผนที่ได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว หรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีคำสั่งให้ผู้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมแผนเพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ สภาพแวดล้อมเหตุการณ์ และระดับของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป ให้ผู้ดำเนินการยื่นแผนที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาให้การเห็นชอบ

ถ้าสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพบว่ามีความผิดปกติหรือความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศหรือการบินพาณิชย์ที่ทำให้ขั้นตอนการปฏิบัติในส่วนนี้ขัดกับประโยชน์สาธารณะ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะออกการแก้ไขปรับปรุงที่มีผลบังคับใช้ทันทีโดยไม่ต้องรอให้ผู้ดำเนินการได้รับแจ้ง ในกรณีเช่นนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องรวบรวมข้อความสรุปเหตุผลและสิ่งที่ค้นพบสำหรับข้อแก้ไขเร่งด่วนนั้น ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการอาจจะยื่นอุทธรณ์เพื่อขอให้พิจารณาใหม่ อย่างไรก็ตามจะไม่เปลี่ยนวันเวลาที่ผลบังคับใช้ของการแก้ไขฉุกเฉินเร่งด่วนนั้น

ในกรณีที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพบว่ามีความผิดปกติฉุกเฉินที่ต้องการการปฏิบัติโดยทันที ซึ่งเมื่อคำนึงถึงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินแล้วทำให้ขั้นตอนการปฏิบัติในบทนี้ขัดแย้งกับประโยชน์สาธารณะ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะเพิกถอนแผนรักษาความปลอดภัยที่อนุมัติแล้วอย่างฉุกเฉิน โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบก่อน ในกรณีเช่นนี้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้ผู้ดำเนินการทราบข้อเท็จจริง ความรับผิดชอบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบหรือคำสั่งที่ใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการเพิกถอนฉุกเฉินนั้น ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการอาจจะยื่นอุทธรณ์สำหรับการพิจารณาใหม่ อย่างไรก็ตามคำอุทธรณ์นี้จะไม่ผลในการเปลี่ยนวันบังคับใช้

การทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว ให้ผู้ดำเนินการแต่ละราย ดำเนินการดังนี้

- 1) การทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญ ต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 2) การทบทวนหรือแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งรวมถึงการทบทวนตามวงรอบ ให้ผู้ดำเนินการจัดส่งเฉพาะส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยที่มีการเปลี่ยนแปลงให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อรับทราบ และบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้เพื่อรับการตรวจสอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ความหมายของ "การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ"

- 1) มีการนำเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ที่ไม่ได้ปรากฏอยู่ในกฎระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมาใช้

2) มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อกับนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ

3) มีการเปลี่ยนแปลงซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทความรับผิดชอบหรือภารกิจของหน่วยงาน ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัย

4) ผู้ดำเนินการจำเป็นต้องแก้ไข เพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงแผนด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของรัฐต่างประเทศที่จะเข้าไปดำเนินการ โดยมาตรฐานดังกล่าวนั้นสูงกว่ากฎหมายไทยหรือกฎระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีคำสั่งให้ผู้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมแผนด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมาย หรือกฎระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

6) มีการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมเหตุการณ์ภัยคุกคามด้านการบินพลเรือน (Scenario) ใหม่

ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะออกจดหมายข่าว (Security Bulletin) เพื่อแจ้งผู้ดำเนินการ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย จดหมายข่าว (Security Bulletin) ถือว่าเป็นคำแนะนำ เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นว่ามาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับการตอบสนองต่อการประเมินภัยคุกคามหรือต่อภัยคุกคามเฉพาะต่อการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะออกคำสั่ง (Security Directive) ที่กำหนดมาตรการบังคับใช้ต่าง ๆ

ผู้ดำเนินการ แต่ละรายต้องปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับคำสั่ง (Security Directive) ที่ออกให้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในคำสั่ง (Security Directive) โดยผู้ดำเนินการแต่ละรายที่ได้รับคำสั่ง (Security Directive) ต้องดำเนินการดังนี้

1) แจ้งตอบรับคำสั่ง (Security Directive) กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยทันที และ

2) ต้องแต่งตั้งบุคคล เพื่อเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง โดยแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบโดยเร็ว

3) แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงมาตรการต่าง ๆ ที่ได้นำมาใช้ตามคำสั่ง (Security Directive) หรือจะนำมาใช้ ถ้าคำสั่ง (Security Directive) ยังไม่ถึงวันบังคับภายในเวลาที่กำหนดในคำสั่ง (Security Directive)

ในกรณีที่มีเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้ดำเนินการไม่สามารถนำมาตราการในคำสั่ง (Security Directive) ไปปฏิบัติได้ ผู้ดำเนินการต้องเสนอมาตรการที่ใช้แทนกันได้และเหตุผลของมาตรการนั้นให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อให้การเห็นชอบ โดยผู้ดำเนินการต้องส่งมาตรการต่าง ๆ ที่ขอใช้แทนภายในระยะเวลาที่ระบุในคำสั่ง (Security Directive) และเมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบแล้วผู้ดำเนินการต้องนำมาตรการที่ขอใช้แทนนั้นที่เห็นชอบแล้วไปปฏิบัติ

ผู้ดำเนินการ ที่ได้รับคำสั่ง (Security Directive) อาจจะต้องสั่งเกิดเกี่ยวกับคำสั่ง (Security Directive) นั้น โดยการส่งข้อมูล ความคิดเห็น หรือเหตุผลโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจพิจารณาแก้ไขคำสั่ง (Security Directive) ตามข้อสั่งเกิดนั้น อย่างไรก็ตามการส่งข้อสั่งเกิดจะไม่มีผลต่อวันบังคับใช้

ผู้ดำเนินการ ที่ได้รับคำสั่ง (Security Directive) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) และบุคคลแต่ละคนที่ได้รับข้อมูลจากคำสั่ง (Security Directive) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) ต้อง

- 1) จำกัดการแจกจ่าย การเปิดเผย การให้คำสั่ง (Security Directive) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) และข้อมูลในเอกสารทั้งสองให้กับบุคคลที่จำเป็นต้องรู้สำหรับการปฏิบัติการเท่านั้น
- 2) ปฏิเสธที่จะให้คำสั่ง (Security Directive) หรือจดหมายข่าว (Security Bulletin) และข้อมูลที่อยู่ในเอกสารทั้งสองกับบุคคลต่าง ๆ ที่ไม่ใช่บุคคลที่จำเป็นต้องรู้โดยปราศจากการอนุญาตที่เป็นลายลักษณ์อักษรของผู้บัญชาการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

6.11 การสื่อสารกับสื่อมวลชน (News Media Communications)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ตอบคำถามเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่สื่อมวลชนเป็นผู้ถาม

ในกรณีที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่สามารถให้ข่าวได้ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องแต่งตั้งบุคคลใด ๆ เป็นผู้แทนในการตอบคำถามหรือสื่อสารกับสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

6.12 การสื่อสารและความร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ (Communication and Cooperation with other States)

การสื่อสารและความร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ นั้น เป็นไปเพื่อให้เกิดการปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลกที่สอดคล้องกัน โดยผลสำเร็จของการปฏิบัติและขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ ระหว่างรัฐ คือ

- 1) ช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยทั่วไป
- 2) ช่วยให้เกิดการนำไปปฏิบัติจริงและการปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยผู้ดำเนินการ
- 3) เพิ่มระดับการรับรู้ของประชาชนที่เดินทางให้มากขึ้นและเพิ่มความมั่นใจในระบบการรักษาความปลอดภัยการบิน
- 4) ช่วยให้มีสิ่งสกัดกั้นจากผู้ที่มีความตั้งใจกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะแลกเปลี่ยนส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่เหมาะสมแก่รัฐอื่น ๆ เมื่อรัฐนั้น ๆ ร้องขอ และจะให้ความร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ ในการปรับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อที่จะให้การปฏิบัติต่าง ๆ ระหว่างรัฐต่าง ๆ สอดคล้องกันและช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนโดยรวม

เมื่อรัฐอื่นใดร้องขอ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความร่วมมือแก่รัฐอื่น ๆ มากที่สุดเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ โดยผ่านการปรึกษาหารือและพิจารณาถึงข้อตกลงด้านการรักษาความปลอดภัยระหว่างรัฐในการปรับมาตรการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่ใช้กับเที่ยวบินใด ๆ เป็นการเฉพาะเจาะจง หรือมาตรการที่ใช้กับเที่ยวบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศของรัฐนั้น ๆ ทั้งนี้ ให้รวมถึงในกรณีที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ร้องขอเช่นว่านั้นเองด้วย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความร่วมมือกับรัฐอื่นตามความจำเป็นในการพัฒนา และแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

ในระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและประเมินภัยคุกคาม หรืออย่างใดอย่างหนึ่งที่มีต่อการบินพลเรือน หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบถึงภัยคุกคามโดยข้อมูลได้มาจากแหล่งข่าวที่เชื่อถือได้ และภัยคุกคามดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของรัฐอื่น ๆ สำนักข่าวกรองแห่งชาติ โดยการประสานงานผ่านคณะอนุกรรมการด้านการประเมินความเสี่ยงจะดำเนินการแจ้งผู้มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยการบินของรัฐนั้นโดยเร็วที่สุด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรจะทำให้มีการป้องกันและมีขั้นตอนการจัดการที่เหมาะสมสำหรับข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความอ่อนไหวซึ่งได้รับจากรัฐอื่น ๆ ด้วย หรือข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่อ่อนไหวซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของรัฐอื่น ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลดังกล่าวไม่ถูกนำมาใช้อย่างไม่เหมาะสมหรือการหลีกเลี่ยงการเปิดเผยข้อมูล ขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ จะถูกร้องขอโดยรัฐนั้น ๆ แต่อย่างน้อยที่สุดจะต้องถูกจำกัดไว้กับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบที่จำเป็นต้องรู้เท่านั้นและหากไม่ใช่ควรจะได้รับบริการการรักษาโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวทั้งที่โดยตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะพิจารณาและเห็นชอบในคำร้องขอจากรัฐอื่น สำหรับบุคคลที่พกพาอาวุธในขณะที่เดินทางในระหว่างทำการบินเข้าและออกจากประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ จะรวบรวมและส่งต่อข้อมูลทั้งหมดให้กับรัฐอื่น ๆ ผ่านทางระบบการบริการจราจรทางอากาศที่รับผิดชอบต่อการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานภายใต้การกระทำอันเป็นแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องสถานการณ์ และหน่วยงานอื่น ๆ ตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุ ต้องให้ความช่วยเหลือต่ออากาศยานภายใต้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ระบบการจราจรทางอากาศ และการอนุญาตลงจอด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้แก่แต่ละประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงรัฐผู้จดทะเบียน (State of

Registry) รัฐผู้ดำเนินงาน(State of Operator) และรัฐของพลเมืองที่เป็นตัวประกัน ผู้เสียชีวิต และผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ

ข้อตกลงทวิภาคีเรื่องบริการทางอากาศ (Bilateral Agreement on Air Services) ควรจะรวมถึงข้อความที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีนโยบายที่จะใช้ Model Clause on Aviation Security and Bilateral or Regional Model Agreement on Aviation Security ของคู่มือรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Doc 8973) ในการทำข้อตกลงทวิภาคี เรื่องบริการทางอากาศกับรัฐอื่น

การแจ้งเตือนใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายภายใต้บทนี้ต้องส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นลายลักษณ์อักษรโดยเร็วที่สุด โดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้ประเมินเกี่ยวกับการแจ้งเตือนดังกล่าว ก่อนพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ข่าวกรอง ข้อมูลภัยคุกคาม คำร้องขอโดยรัฐอื่น ๆ ภายใต้บทนี้ต้องส่งเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการประเมินและประสานคำร้องขอ กับองค์กรที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบ ในการหารือกับหน่วยงานด้านความมั่นคงที่เกี่ยวข้องต่อการเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบคำร้องขอต่าง ๆ การตัดสินใจนี้จะส่งต่อไปยังผู้ร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยเร็วที่สุด เอกสารร้องขอใดที่ผ่านช่องทางการสื่อสารอย่างเป็นทางการ(การทูต) จะถูกส่งให้กระทรวง การต่างประเทศโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งกระทรวงการต่างประเทศจะส่งข้อมูลไปยัง รัฐที่ร้องขอต่อไป สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องรักษารายชื่อของหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ ทั้งหมดที่ได้รับข้อมูล

6.13 การประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Communication with ICAO)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้แจ้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการแต่งตั้งให้เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ถ้าหน่วยงานนั้น ๆ เปลี่ยนแปลงไป ประเทศไทยจะแจ้งให้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยไม่ชักช้า

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะจัดทำรายงานให้องค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่ผิดต่อการบินพลเรือนตามที่ระบุไว้ ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความเห็นต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินทั้งหมด ทั้งนี้ กลุ่มอุตสาหกรรม กลุ่มตัวแทนลูกจ้าง หรือ หน่วยงานของรัฐอาจจะร้องขอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้คำแนะนำเรื่อง

ที่เกี่ยวข้องกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือเป็นตัวแทนในการนำเสนอต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแทนตนเอง โดยเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะอำนวยความสะดวกในการนำเสนอต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

บทที่ 7 มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน อากาศยาน การบินทั่วไป และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ

7.1 การรักษาความปลอดภัยสนามบิน

7.1.1 วัตถุประสงค์ (Objective)

วัตถุประสงค์ของหัวข้อนี้คือ ให้รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการที่ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องนำไปปฏิบัติจริง เพื่อที่จะจัดให้เกิดสภาพแวดล้อมที่มีความมั่นคงปลอดภัยสำหรับการดำเนินการด้านการบินพลเรือน

7.1.2 ความรับผิดชอบ (Responsibilities)

ผู้ดำเนินการสนามบินมีความรับผิดชอบในการทำให้เกิดความมั่นใจว่ามาตรการที่มีรายละเอียดอยู่ในบทนี้ ได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงและถูกกำหนดขึ้นในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ซึ่งผู้ดำเนินการสนามบินสามารถดูแนวทางการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินได้จากโครงสร้างแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับผู้ดำเนินการสนามบิน (ASP Template) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

ผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ที่มีช่องทางการเข้าออกจากพื้นที่นอกเขตการบินสู่พื้นที่เขตการบิน ต้องรับผิดชอบควบคุมการเข้าออกพื้นที่และต้องส่งแนวปฏิบัติเพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบินพิจารณาตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการที่เกี่ยวข้องที่มีรายละเอียดอยู่ในบทนี้ ได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงและมีความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

ผู้เข้าพื้นที่หรือผู้ใช้พื้นที่ทั่วไปในสนามบิน จะต้องได้รับเอกสารส่วนที่เกี่ยวข้องในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ซึ่งแจกจ่ายโดยสนามบิน และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการควบคุมการเข้าเขตหวงห้าม

7.1.3 ข้อกำหนดต่าง ๆ เกี่ยวกับการวางแผนสนามบิน (Airport Planning Requirements)

ในการออกแบบแผนผัง (Layout) ของสนามบิน อาคารผู้โดยสาร อาคารคลังสินค้า และอาคารอื่น ๆ ที่มีช่องทางผ่านเข้าถึงบริเวณใดบริเวณหนึ่งของเขตการบิน ผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องจะต้องคำนึงถึงข้อกำหนดที่สำคัญ ดังนี้

1) การควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับผู้โดยสาร รวมถึงบุคคลที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่ สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) และการจับคู่สัมภาระกับผู้โดยสารนั้น

2) มาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับสินค้า คูเรียร์ (Courier) พัสดุส่งด่วน ไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ

ผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) สินค้าที่จะนำไปขายในเขตหวงห้ามและขายบนอากาศยาน (Merchandise) ตลอดจนสรรพภัณฑ์ (Stores)

3) การป้องกันและควบคุมการเข้าออกเขตการบินและเขตหวงห้าม และพื้นที่สำคัญต่าง ๆ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่มีความสำคัญต่อสนามบิน

4) การใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

7.1.4 แนวแบ่งพื้นที่เขตการบินกับพื้นที่นอกเขตการบิน (Airside/Landside Boundaries)

แนวแบ่งระหว่างพื้นที่เขตการบินและพื้นที่นอกเขตการบินต้องถูกกำหนดขึ้นที่สนามบิน การผ่านเข้าออกที่แนวแบ่งเขตนี้ต้องได้รับการปกป้องจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือการใส่กุญแจประตูทางเข้า โดยต้องได้รับการตรวจสอบเป็นประจำ

7.1.5 เขตหวงห้าม (Security Restricted Area: SRA)

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องระบุพื้นที่ของสนามบินที่ได้รับการประเมินเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นสิ่งสำคัญ รวมถึงต้องกำหนดมาตรการควบคุมการเข้าพื้นที่ การควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ ที่ต้องนำมาใช้กับพื้นที่ดังกล่าว เช่น พื้นที่ขาออกที่อยู่ระหว่างจุดตรวจค้นและอากาศยาน (หรือเรียกว่าพื้นที่ปลอดอาวุธ) หลุมจอดอากาศยาน พื้นที่เตรียมสัมภาระ (Baggage Make-up Area) พื้นที่ที่อากาศยานถูกนำไปให้บริการและมีสัมภาระที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว ซึ่งอาจรวมถึงอาคารสินค้า ศูนย์ไปรษณีย์ภัณฑ์ ครั้วการบิน และพื้นที่ทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการกำหนดของผู้ดำเนินการสนามบิน โดยอยู่บนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องส่งรายละเอียดเขตหวงห้ามทั้งหมด รวมถึงแผนที่และแผนผังทางสถาปัตยกรรมของเขตหวงห้ามที่ระบุไว้ในบทนี้ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบ ทั้งนี้ ให้ส่งรายละเอียดที่ใช้ทดแทนหรือแก้ไขต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อขอความเห็นชอบตามความจำเป็น เขตหวงห้ามที่ได้รับความเห็นชอบต้องมีรายละเอียดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme)

ภายหลังจากการกำหนดเขตหวงห้ามแล้ว ผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีการประกาศขอบเขตของเขตหวงห้ามไว้โดยรอบและทางเข้าของพื้นที่นั้นอย่างเหมาะสม โดยให้แสดงรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme)

7.1.6 พื้นที่ควบคุม (Controlled Areas)

นอกเหนือจากเขตหวงห้ามที่ระบุไว้ในข้อ 7.1.5 ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องระบุพื้นที่อื่น ๆ ของสิ่งติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญภายในสนามบินหรือภายนอกสนามบินซึ่งต้องมีการจำกัดการเข้าถึง เพื่อให้การดำเนินการของสนามบินมีประสิทธิภาพ พื้นที่ควบคุมเหล่านี้อาจหมายถึงรวมถึงพื้นที่หรือสิ่งต่อไปนี้ เป็นอย่างน้อย

7.1.6.1 พื้นที่เขตการบินทั้งหมดที่อยู่นอกเขตหวงห้าม

7.1.6.2 สิ่งติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งรวมถึง

- 1) สถานีรับ-ส่ง-ทวนสัญญาณการสื่อสารทางอากาศ เสาอากาศ และพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ตั้งอยู่
- 2) เครื่องช่วยในการเดินอากาศ เสาอากาศของเครื่องช่วยการเดินอากาศ และพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ติดตั้งอยู่
- 3) เรดาร์ เสาอากาศของเรดาร์ และพื้นที่มีเรดาร์ และเสาอากาศตั้งอยู่
- 4) พื้นที่ทั้งหมดที่ระบบไฟฟ้าสนามบินติดตั้งอยู่
- 5) ชุดอุปกรณ์สำคัญที่ใช้ด้วยกันกับสิ่งอำนวยความสะดวก (Accessory Equipment) เช่น เครื่องปั่นไฟ แผงเซลล์แสงอาทิตย์ ที่ใช้กับข้อ 1) 2) 3) และ 4) รวมทั้งพื้นที่อุปกรณ์เหล่านี้ติดตั้งอยู่
- 6) สถานีดับเพลิง คลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน คลังสินค้าศุลกากร และบริเวณพื้นที่ที่มีสิ่งเหล่านี้ตั้งอยู่
- 7) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับบุคคลสำคัญ (VIP) ภายในอาคารผู้โดยสาร

7.1.7 การดำเนินคดีกับผู้ละเมิดการรักษาความปลอดภัย (Prosecution)

บุคคลใด ๆ ที่เข้าไปในเขตหวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีเหตุผลอันควร อาจจะต้องถูกดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด

7.1.8 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures)

7.1.8.1 ทั่วไป

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องแน่ใจว่าสนามบินมีสิ่งติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสนามบินเพื่อป้องกันการบุกรุกและการนำวัตถุต้องห้ามเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาต โดยนำมาตราการป้องกันต่าง ๆ มาใช้ร่วมกัน ได้แก่ สิ่งกีดขวางทางกายภาพ มาตรการควบคุมการเข้าพื้นที่ การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ สินค้าและวัตถุอื่น ๆ การตรวจตราโดยการเดินตรวจและการตรวจตระเวนโดยใช้ยานพาหนะ

7.1.8.2 การรักษาความปลอดภัยแนวแบ่งเขตรอบสนามบิน (Perimeter Security)

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องแน่ใจว่าแนวรอบสนามบินจะต้องถูกกำหนดแนวเขตและป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพและสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติที่เพียงพอที่จะป้องกันการบุกรุกเข้าไปยังพื้นที่เขตการบินและพื้นที่ที่ไม่ใช่พื้นที่นอกเขตการบินต่าง ๆ ของสนามบินโดยบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตทั้งที่ตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจก็ตาม รวมถึงการสร้างตะแกรงเหล็กป้องกันบุคคลผ่านเข้าในท่อน้ำทิ้ง ท่อหรืออุโมงค์ต่าง ๆ ด้วย

7.1.8.3 เขตหวงห้ามและพื้นที่ควบคุม (Security Restricted and Controlled Areas)

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องแน่ใจว่าเขตหวงห้ามและพื้นที่ควบคุมได้รับการป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมตามที่สามารถทำได้ ถ้าไม่สามารถสร้างสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมได้ จะต้องมีการตรวจตราให้เพียงพอเพื่อตรวจจับและป้องกันการเข้าเขตหวงห้ามและพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต

การเข้าเขตหวงห้ามและพื้นที่ควบคุมจะต้องผ่านจุดควบคุมการเข้าออกที่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมอยู่ ส่วนช่องทางอื่น ๆ ทั้งหมดที่ใช้ผ่านเข้า-ออกได้ เช่น ประตู หน้าต่าง ลิฟต์ ท่อ และสายพาน เป็นต้น ต้องมั่นใจว่ามีการรักษาความปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลใดใช้เป็นช่องทางเข้า - ออกโดยไม่ได้รับอนุญาต และกรณีที่ไม่มีการใช้งานช่องทางดังกล่าว ต้องถูกปิดล็อกและตรวจสอบเป็นประจำ

7.1.8.4 การรักษาความปลอดภัยพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside Security)

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องมั่นใจว่าพื้นที่นอกเขตการบินจะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยโดยมีมาตรการอย่างน้อย ดังนี้

- 1) จัดให้มีแสงสว่างเพียงพอ เช่น บริเวณพื้นที่ที่มีความเสี่ยงของสนามบิน
- 2) จัดให้มีวิธีการควบคุมการเข้าไปยังพื้นที่นอกเขตการบิน ซึ่งติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวของอากาศยานรวมถึงพื้นที่นอกเขตการบินอื่น ๆ ที่ต้องมีการควบคุมดูแล เช่น ถนนบริเวณอาคารผู้โดยสาร พื้นที่จอดรถ
- 3) ปิดพื้นที่นอกเขตการบิน เมื่อมีการแจ้งเหตุด่วนจากภัยคุกคามเพิ่มขึ้นและการลาดตระเวนพื้นที่ดังกล่าว
- 4) กำหนดระยะห้ามจอดหน้าอาคารผู้โดยสาร ในระยะที่เห็นว่าเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร (ยกเว้นการจอดรถชั่วคราวเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่ผู้ดำเนินการสนามบินกำหนด)
- 5) จัดให้มีการลาดตระเวนในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงจากการโจมตีอากาศยานโดยใช้อาวุธประทับปา หรืออาวุธที่มีคุณสมบัติใกล้เคียง

7.1.8.5 เพื่อป้องกันบุคคลและยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าพื้นที่เขตการบิน เขตหวงห้ามและพื้นที่ควบคุม ผู้ดำเนินการสนามบินต้องมั่นใจว่าการเข้าไปยังพื้นที่เขตการบิน เขตหวงห้าม และพื้นที่ควบคุมจะถูกจำกัด เฉพาะ

ก) ผู้โดยสารที่แท้จริงและสมาชิกลูกเรือที่มีหลักฐานการเดินทางที่ถูกต้องสำหรับการเดินทางโดยอากาศยาน และเอกสารที่ยืนยันตัวตนที่ออกโดยรัฐ ทั้งนี้ สนามบินจะต้องกำหนดช่องทางเข้า-ออกโดยเฉพาะสำหรับผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือ

ข) พนักงานและยานพาหนะที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ที่ถูกต้อง ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการออกบัตรอนุญาตเข้าเขตหวงห้ามของสนามบิน

ค) พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินซึ่งได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

สำหรับกรณี ค) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินแสดงบัตรประจำตัวและเอกสารที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละครั้งทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ทั้งนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่ฯ ตาม ค) จะต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ถูกกำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

ง) บุคคลที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ชนิดชั่วคราวต้องมีผู้ติดตาม (Escort) โดยพนักงานที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ชนิดถาวร ทั้งนี้ ตามพื้นที่ที่ร้องขอไว้เว้นแต่ผู้ถือบัตรอนุญาตชนิดชั่วคราวนั้น มีผลการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมแล้ว

ผู้ใดเข้าเขตหวงห้ามและพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาตอาจจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมายได้

นอกเหนือจากนี้ผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีมาตรการควบคุมการนำอุปกรณ์เครื่องมือช่าง ของมีคมที่จะนำเข้าไปยังเขตหวงห้าม โดยต้องจัดให้มีการลงบันทึกของอุปกรณ์ เครื่องมือช่าง ของมีคม รวมถึงบันทึกรายชื่อผู้ที่ได้รับอนุญาตให้นำสิ่งของดังกล่าวเข้าไปยังเขตหวงห้าม

การอนุญาตให้ผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือ ตามข้อ ก) เข้าพื้นที่

ผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือจะได้รับอนุญาตให้เข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือพื้นที่เขตการบินอื่นที่ใช้สำหรับการขึ้น-ลงอากาศยานของผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือจะต้องถูกตรวจสอบ ดังนี้

ก) เอกสารสำหรับการเดินทางฉบับจริง และถูกต้อง พร้อมกับวีซ่า (ตามความจำเป็น) ใบรับรองสมาชิกลูกเรือ (Crew Member Certificates) เอกสารการเดินทางของผู้อพยพหรือผู้ลี้ภัย และเอกสารการเดินทางที่ออกโดยสหประชาชาติ หรือเอกสารที่ยืนยันตัวตนที่ออกโดยรัฐ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติงานเรื่องการตรวจสอบเอกสารของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปกับอากาศยาน

ข) บัตรผ่านขึ้นอากาศยาน (Boarding Pass) ฉบับจริงซึ่งออกโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ บัตรดังกล่าวต้องแยกชื่อของผู้โดยสารที่ทำการลงทะเบียนเป็นรายบุคคลหรือเอกสารแสดงการปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน

ทั้งนี้ หากมีข้อกำหนดเพิ่มเติม ให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การอนุญาตให้พนักงาน ยานพาหนะและบุคคลอื่น ตามข้อ ข) ค) และ ง) เข้าพื้นที่

พนักงาน ยานพาหนะและบุคคลอื่น ตามข้อ ข) ค) และ ง) จะได้รับอนุญาตให้เข้าไปยังพื้นที่ เมื่อได้ปฏิบัติตามกระบวนการออกบัตรอนุญาตบุคคลและยานพาหนะที่มีมาตรฐานตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีกระบวนการอย่างน้อยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ในการออกบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามของสนามบิน พ.ศ. 2560

7.1.8.6 ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องทำการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมถึงสิ่งของใด ๆ ก่อนอนุญาตให้ผ่านเข้าไปในเขตหวงห้ามเพื่อมิให้มีการนำวัตถุต้องห้ามอันอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเข้าไปในเขตหวงห้าม โดยการตรวจค้นให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการสนามบินต้องกำหนดมาตรการตรวจค้นให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด

7.2 การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน (Protection of Aircraft)

7.2.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของหัวข้อนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศมีมาตรการเกี่ยวกับการจัดการวัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) วัตถุต้องกักตุน (Restricted Items) หรือวัตถุที่ผู้โดยสารทิ้งไว้บนอากาศยาน (Left Behind Items) จากเที่ยวบินปกติและเที่ยวบินผ่าน รวมถึงการเข้าถึงอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต (Unauthorized Access) ขณะจอดอยู่ในสนามบินในประเทศไทยก่อนทำการบิน

7.2.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และนำมาตราการตามที่กำหนดไว้ในแผนไปปฏิบัติ

7.2.3 การตรวจค้นและการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search and Aircraft Security Check)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องแน่ใจว่าอากาศยานทั้งหมดได้รับการตรวจค้นดังต่อไปนี้

1) อากาศยานที่ถูกประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงจะต้องถูกตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search) ก่อนนำอากาศยานเข้ามาทำการบิน และต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยหรือคุ้มกันนับตั้งแต่เริ่มตรวจค้นจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้รายการตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Search Checklist) ที่มีรายละเอียดพื้นที่ครอบคลุมไม่น้อยกว่า พื้นที่ดังต่อไปนี้

- ก) ที่เก็บสัมภาระเหนือศีรษะ (overhead bins)
- ข) พื้นที่จัดเก็บเสื้อผ้า ห้องน้ำ และพื้นที่ครัว (closets, lavatories and galleys)
- ค) ถังขยะ และที่จัดเก็บถังขยะ (trash and storage bins)
- ง) กระเป๋าหลังเก้าอี้โดยสาร ช่องเก็บนิตยสาร (seat back pockets and magazine racks)
- จ) พื้นที่ใต้เก้าอี้โดยสาร (under-seat areas)
- ฉ) พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ภายในห้องโดยสารและห้องนักบิน (other accessible areas in the passenger cabin and flight crew compartment)
- ช) ราวเก็บสัมภาระลงทะเลเบียนและสินค้าบนอากาศยาน (the aircraft hold, prior to loading hold baggage and cargo)
- ซ) แผงเชื่อมต่ออุปกรณ์บริการ (service panels)
- ฌ) บริเวณช่องสำหรับเชื่อมต่ออุปกรณ์บริการ (service compartments)
- ฎ) ช่องเก็บล้อ (wheel wells)
- ฏ) ราวเก็บสัมภาระและสินค้ารวมทั้งบริเวณที่ติดกัน (hold and adjacent areas) และ

ฎ) อุปกรณ์เพิ่มเติมที่จัดเก็บและส่วนที่ใช้จัดเก็บภายในระวางเก็บสัมภาระและสินค้า (items and stores contained within cargo compartments (e.g. spare tires, additional catering stores, company material, etc.)

2) อากาศยานอยู่ในระหว่างให้บริการ ระหว่างเตรียมการสำหรับเที่ยวบินถัดไป หรือระหว่างแวะพักอย่างน้อยจะต้องถูกตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check) โดยทันทีหลังจากผู้โดยสารลงจากอากาศยาน หรือช้าที่สุดก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นบนอากาศยาน และก่อนการนำสัมภาระและสินค้าขึ้นบนอากาศยานแล้วแต่กรณี อากาศยานต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยหรือคุ้มกันนับตั้งแต่เริ่มตรวจสอบจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้รายการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Aircraft Security Check Checklist) ที่มีรายละเอียดพื้นที่ครอบคลุมไม่น้อยกว่า พื้นที่ดังต่อไปนี้

- ก) ที่เก็บสัมภาระเหนือศีรษะ (overhead bins)
- ข) พื้นที่จัดเก็บเสื้อผ้า ห้องน้ำและพื้นที่ครัว (closets, lavatories and galleys)
- ค) ถังขยะและที่จัดเก็บถังขยะ (trash and storage bins)
- ง) กระเป๋าลังเก้าอี้โดยสาร ช่องเก็บนิตยสาร (seat back pockets and magazine racks)
- จ) พื้นที่ใต้เก้าอี้โดยสาร (under-seat areas)
- ฉ) พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ภายในห้องโดยสารและห้องนักบิน (other accessible areas in the passenger cabin and flight crew compartment) และ
- ช) ระวางเก็บสัมภาระลงทะเลเบียนและสินค้าบนอากาศยาน (the aircraft hold, prior to loading hold baggage and cargo)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดทำรายการตรวจค้นและตรวจสอบอากาศยาน (Aircraft Security Search and Check Checklist) ให้เหมาะสมกับแบบอากาศยานของตน และนำมาใช้พร้อมลงนามรับรอง โดยผู้ได้รับมอบหมายหลังการตรวจค้นหรือตรวจสอบอากาศยานทุกครั้ง และต้องจัดเก็บบันทึกการตรวจค้นและตรวจสอบอากาศยานไว้เป็นเวลาอย่างน้อย 30 วัน เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่สามารถเรียกตรวจสอบได้

อากาศยานแต่ละลำที่อยู่ในระหว่างให้บริการและไม่อยู่ในระหว่างให้บริการจะต้องอยู่ภายใต้มาตรการควบคุมและการรักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจจับบุคคลใด ๆ ที่อาจจะก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ในระหว่างการตรวจค้นและการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยต้องได้รับการปกป้องจากบุคคลใด ๆ ที่ไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งอาจก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การตรวจค้นอากาศยานและการตรวจสอบอากาศยานจะต้องดำเนินการหลังจากผู้ให้บริการทั้งหมด เช่น พนักงานของผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกในอากาศยาน พนักงานทำความสะอาดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทั้งหมดได้ออกไปจากอากาศยานแล้ว ความสมบูรณ์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานจะต้องถูกรักษาไว้จนกว่าจะทำการดันอากาศยานออก (Push Back)

ทั้งนี้ การตรวจค้นอากาศยานและการตรวจสอบอากาศยานให้คำนึงถึงระดับภัยคุกคามที่ประกาศ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP)

7.2.4 การปกป้องอากาศยาน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องรับผิดชอบต่ออากาศยานของตนตลอดเวลา

การเข้าถึงอากาศยานที่จอดอยู่ จะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) สำหรับอากาศยานอยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft in Service) จะต้องควบคุมการเข้าถึงอากาศยานนับตั้งแต่เวลาที่เริ่มการตรวจสอบอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้ เพื่อรักษาระดับความสมบูรณ์ของการตรวจสอบ (Maintain the Integrity of the Check)

ข) สำหรับอากาศยานที่ไม่อยู่ในระหว่างให้บริการ (Aircraft not in Service) ซึ่งได้ผ่านการตรวจค้นและนำเข้าสู่เขตหวงห้าม จะต้องควบคุมการเข้าถึงอากาศยานนับตั้งแต่เริ่มตรวจค้นอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยจนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง ทั้งนี้ เพื่อรักษาระดับความสมบูรณ์ของการตรวจค้น (Maintain The Integrity of the Search)

อากาศยานแต่ละลำที่อยู่ในระหว่างให้บริการและไม่อยู่ในระหว่างให้บริการจะต้องอยู่ภายใต้มาตรการควบคุมและการรักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจจับบุคคลใด ๆ ที่อาจจะกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เมื่อใดก็ตามที่พบว่าการรักษาความปลอดภัยได้ลดลงผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องนำ ผู้โดยสารทั้งหมด รวมถึงสัมภาระ สินค้าและครุภัณฑ์ลงจากอากาศยาน เพื่อทำการตรวจค้นพื้นที่ทั้งหมดของอากาศยานและตรวจค้นบุคคลเหล่านั้นและสิ่งของที่ขนออกจากอากาศยานอีกครั้งหนึ่งก่อนจะขึ้นบนอากาศยาน

การเข้าถึงอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในระหว่างให้บริการจะต้องได้รับการควบคุม โดยคำนึงถึงระดับของภัยคุกคามและการประเมินความเสี่ยง ด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ต่อไปนี้

ก) ต้องปิดประตูห้องผู้โดยสาร ประตูระวางเก็บสัมภาระลงทะเลเบียนและสินค้าบนอากาศยาน (Aircraft Hold) และแผงเชื่อมต่ออุปกรณ์บริการ (Service Panels) ทั้งหมด

ข) อุปกรณ์การบำรุงรักษา อุปกรณ์การขึ้นอากาศยานและอุปกรณ์การขนของขึ้นอากาศยาน เช่น บันไดทางขึ้นผู้โดยสาร (Passenger Steps) สะพานเทียบอากาศยาน (Air Bridges) บันไดสำหรับการบำรุงรักษาอากาศยาน (Maintenance Steps) อุปกรณ์ยกสูง (High Loaders) จะต้องได้รับการถอนหรือการนำออกไม่ให้ติดกับตัวอากาศยาน (Retracted) รวมถึงทำให้ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาต

ค) การปิดผนึก (Seal) ประตูห้องผู้โดยสาร ประตูระวางเก็บสัมภาระลงทะเลเบียนและสินค้าบนอากาศยาน (aircraft hold) หรือแผงเชื่อมต่ออุปกรณ์บริการ (service panels) ต้องใช้ผนึกที่สามารถบ่งบอกถึงร่องรอยในการเปิดได้และจะต้องมีการบันทึกหมายเลขของผนึกทุกครั้งเพื่อใช้ในการตรวจสอบหมายเลขขณะที่นำอากาศยานกลับไปให้บริการอีกครั้งหนึ่ง

ต้องจอดอากาศยานไว้ให้ห่างไกลจากบริเวณแนวรั้วหรือแนวที่สามารถผ่านเข้ามาได้อย่างง่ายดาย และจอดอากาศยานไว้ในบริเวณที่มีแสงสว่างที่ชัดเจน

7.2.5 การควบคุมการเข้าถึงอากาศยาน

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดทำมาตรการในการควบคุมการเข้าถึงอากาศยานของตนโดยให้มั่นใจว่าไม่มีบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงอากาศยานในสนามบินในประเทศไทย ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศใช้วิธีดำเนินการ และสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่ระบุอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยของตน เพื่อทำหน้าที่ควบคุมการปฏิบัติการของอากาศยาน ดังนี้

ก) ป้องกันการเข้าไปในพื้นที่ที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต

ข) ป้องกันการเข้าถึงอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต

ค) ป้องกันการเข้าถึงคลังสินค้า สัมภาระลงทะเลเบียน การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ภายใต้การควบคุมของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทั้งนี้ หากมีผู้ไม่ได้รับอนุญาตเข้าใกล้บริเวณอากาศยาน เจ้าหน้าที่จะต้องทำการแสดงตัวเพื่อทำการตรวจสอบ (Challenge) หรือรายงานให้ฝ่ายรักษาความปลอดภัยสนามบินทราบโดยทันที เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวได้รับการดูแลตรวจตราอย่างเพียงพอและต่อเนื่องในการดูแลความปลอดภัยของบุคคลระหว่างอาคารพักผู้โดยสารและอากาศยาน

7.2.6 การปกป้องเอกสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในการจัดการดูแลอากาศยานต้องทำการควบคุมและปกป้องบัตรโดยสาร บัตรผ่านขึ้นอากาศยาน ป้ายติดสัมภาระหรือติดสิ่งของอื่นใด หรือเอกสารอื่นที่สามารถใช้เพื่อทำการเข้าหรืออนุญาตให้เข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือขึ้นบนอากาศยานได้ รวมถึงต้องมีมาตรการในการป้องกันการโจรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และการปลอมแปลงบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์

7.2.7 การป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในห้องนักบินในระหว่างทำการบิน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องใช้มาตรการที่เพียงพอเพื่อป้องกันผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในห้องนักบิน สำหรับอากาศยานที่มีประตูห้องนักบินต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 65 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในบริเวณส่วนของผู้ประจำหน้าที่ภาคอากาศ และสำหรับอากาศยานที่ไม่มีประตูห้องนักบินต้องทำการบริหารความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่อลดโอกาสที่บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในห้องนักบินในระหว่างทำการบิน

7.3 การบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work)

วัตถุประสงค์ของหัวข้อนี้คือ การระบุรายละเอียดของมาตรการ และขั้นตอนการปฏิบัติที่ผู้ดำเนินการสนามบินในประเทศไทยจะต้องนำไปปฏิบัติเพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติการของการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศ จะไม่ให้เกิดโอกาสสำหรับบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต ผ่านเข้าถึงเขตหวงห้ามและอากาศยาน หรือนำวัตถุต้องห้ามเข้ามาในเขตหวงห้ามหรือนำขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย

7.3.1 หน้าที่รับผิดชอบ

ผู้ดำเนินการสนามบินในประเทศไทย ต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยฉบับนี้

7.3.2 การควบคุมการรักษาความปลอดภัย (Security Control)

การควบคุมการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศต่อไปนี้จะต้องถูกนำไปปฏิบัติจริง ณ สนามบินในประเทศไทย

ก) อากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศ จะต้องไม่ถูกนำมาจอดในบริเวณใกล้เคียงกับอากาศยานพาณิชย์อื่น ๆ อย่งไรก็ตาม หากไม่สามารถจัดหาพื้นที่จอดที่แยกกันได้ ให้ทำการประเมินความเสี่ยงและจัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมโดยระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน โดยการประเมินความเสี่ยงและการจัดทำมาตรการต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และต้องสามารถบรรเทาความเสี่ยงให้เทียบเท่ากับการจัดหาพื้นที่จอดแยกได้

ข) ผู้ที่ขึ้นบนอากาศยานประเภทการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศ จะต้องไม่ปะปนกับผู้โดยสารของเที่ยวบินที่มีตารางกำหนดการ (Schedule Flight) และของเที่ยวบินที่ไม่มีตารางกำหนดการ (Non-Schedule Flight) ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ค) ถ้าเป็นไปได้ ผู้ที่จะขึ้นหรือมากับอากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไปและการทำงานทางอากาศ ทั้งขาออกและขาเข้า ควรให้ผ่านอาคารผู้โดยสารการบินทั่วไป และการทำงานทางอากาศที่แยกออกต่างหาก และผู้โดยสารอากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไปและการทำงานทางอากาศที่จะขึ้นหรือลงอากาศยานในลานจอด จะต้องถูกแยกออกจากผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้น หรือต้องให้โดยสารไปกับยานพาหนะสำหรับผู้โดยสารอากาศยานที่ใช้ในการบินทั่วไปและการทำงานทางอากาศโดยเฉพาะ หรือต้องมีการเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา

ง) อากาศยานของการบินทั่วไปและการทำงานทางอากาศที่ไม่มีผู้ดูแล จะต้องถูกทำให้ปลอดภัยโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เพื่อป้องกันการลักขโมย การปิดล็อกประตู และ/หรือ ล็อคคั่นบังคับอากาศยาน

จ) ถ้าไม่มีอาคารผู้โดยสารการบินทั่วไปและการทำงานทางอากาศแยกออกต่างหาก ผู้ที่ขึ้นบนอากาศยานการบินทั่วไปจะต้อง

1) ผ่านเข้าทางช่องทางที่แยกออกจากอาคารผู้โดยสาร และถูกนำไปยังอากาศยานโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตามดูแลหรือยานพาหนะสำหรับวิ่งรับส่งบนลานจอด

2) เมื่อไม่สามารถหลีกเลี่ยงผ่านเข้าสู่พื้นที่ปลอดภัยหรือเขตหวงห้ามของอาคารผู้โดยสาร จะต้องทำการตรวจค้นผู้ที่จะขึ้นอากาศยานการบินทั่วไปและการทำงานทางอากาศก่อนจะยินยอมให้ผ่านเข้าไปในพื้นที่ปลอดภัย

3) อยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ของท้องถิ่นแต่ละสนามบิน

7.4 การรักษาความปลอดภัยบริเวณอาคารหรือสิ่งติดตั้งที่ช่วยในการเดินอากาศ (Protection of Navigational and other Vital Facilities)

ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องพัฒนาแผนรักษาความปลอดภัยของตนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยบริเวณอาคารหรือสิ่งติดตั้งที่ช่วยในการเดินอากาศ ทั้งที่อยู่ในเขตหวงห้ามหรือมีช่องทางเข้าสู่เขตหวงห้าม เพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบิน (ASP) โดยอย่างน้อยต้องมีมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพและมาตรการควบคุมการเข้าออกในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับอาคารหรือสิ่งติดตั้งที่ช่วยในการเดินอากาศที่อยู่ภายนอกสนามบิน (Off-Airport Air Navigation) ทั้งนี้ รวมถึงข้อกำหนดในกรณีการเตรียมการเข้าสู่แผนเผชิญเหตุในกรณีเกิดการแทรกแซงการให้บริการจราจรทางอากาศ โดยแผนรักษาความปลอดภัยของแต่ละที่ต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยของสนามบินนั้น ๆ ด้วย

7.5 มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม

ในกรณีที่ระดับของภัยคุกคามมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถประกาศใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมได้ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปกป้องสนามบิน อากาศยาน และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ หรือในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างครอบคลุมและเหมาะสม ทั้งนี้ มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมนั้นจะต้องมีความเหมาะสมกับระดับของภัยคุกคามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศไว้ รวมถึงอาจพิจารณาเพิ่มเติมมาตรการสุ่มตรวจ (Randomness) และมาตรการที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Unpredictability) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการยับยั้ง ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยดังกล่าว ทั้งนี้ การประเมินความเสี่ยงตลอดจนการกำหนดมาตรการให้เหมาะสมกับระดับภัยคุกคามให้ปฏิบัติตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(ว่าง)

บทที่ 8 การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน

8.1 ผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน (Cabin Baggage)

8.1.1 วัตถุประสงค์

เพื่ออธิบายถึงรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารไม่สามารถนำวัตถุต้องห้ามเข้ามาในบริเวณเขตหวงห้าม รวมถึงไม่สามารถนำขึ้นบนอากาศยานได้และการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียนนั้นเป็นมาตรการเบื้องต้นที่สำคัญที่สุดในการป้องกันการนำวัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) ขึ้นบนอากาศยาน

8.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องใช้มาตรการตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนเพื่อป้องกันหรือขัดขวางการนำวัตถุต้องห้ามไปกับบุคคล หรือสิ่งของใด ๆ ก่อนขึ้นบนอากาศยานหรือเข้าไปในบริเวณเขตปลอดอาวุธหรือเขตหวงห้าม

นอกจากนี้ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่จะผ่านเข้าไปยังเขตปลอดอาวุธหรือเขตหวงห้าม จะต้องได้รับการตรวจสอบเพื่อค้นหาวัตถุต้องห้าม ซึ่งมาตรการเหล่านี้ให้ใช้สำหรับทุกสนามบิน

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องไม่อนุญาตให้บุคคลดังต่อไปนี้ เข้าไปยังเขตปลอดอาวุธหรือเขตหวงห้าม

1) บุคคลใดที่ขัดขึ้นการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

2) บุคคลใดที่ทำการขนส่งสิ่งของและสัมภาระ ซึ่งขัดขึ้นการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ทำการตรวจค้นตามวิธีการปฏิบัติที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลหรือสิ่งของและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียนในเที่ยวบินปกติและเที่ยวบินเปลี่ยนลำได้ถูกตรวจค้นโดยผู้ดำเนินการสนามบินก่อนจะนำขึ้นบนอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินผ่านผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการสนามบิน จะต้องมีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ให้กับผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) และสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน โดยต้องมีมาตรการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันไม่ให้ปะปนกับผู้โดยสารที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้น

สำหรับในกรณีสถานที่นอกอาณาเขตประเทศไทย ซึ่งประเทศอื่นเป็นผู้ตรวจค้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแน่ใจว่าบุคคล สิ่งของและสัมภาระ ถูกตรวจค้นแล้วโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้นของประเทศนั้น ๆ

8.1.3 การตรวจค้นผู้โดยสาร

ผู้โดยสารขาออกทุกคน (ทั้งที่เป็นผู้โดยสารต้นทาง และเปลี่ยนลำ) ต้องถูกตรวจค้น เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีวัตถุต้องห้าม (Prohibited items) เข้าไปยังเขตหวงห้ามและขึ้นบนอากาศยานเพื่อใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจค้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการตรวจค้นเพิ่มเติมอาจพิจารณาใช้รูปแบบการดำเนินการที่ไม่สามารถคาดการณ์ (Unpredictability) โดยให้ขึ้นอยู่กับการประเมินความเสี่ยงและระดับภัยคุกคามเป็นสำคัญ

ในกรณีระบบไฟฟ้าขัดข้อง (Power Failure) หรือเครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) ขัดข้อง ผู้ดำเนินการต้องมีมาตรการสำรองเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถตรวจจับวัตถุต้องห้าม โดยอาจเป็นการจัดให้มีไฟฟ้าสำรอง หรือวิธีการตรวจค้นด้วยวิธีการอื่นทดแทน

การตรวจค้นด้วยมือ (Pat Down) นั้น ต้องกระทำโดยพนักงานตรวจค้นที่เป็นเพศเดียวกันกับผู้ที่ถูกตรวจ ทั้งนี้ หากไม่สามารถจัดให้มีได้ควรมีวิธีการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถหมุนเวียนพนักงานตรวจค้นตามจุดตรวจค้นได้ตามการประเมินความเสี่ยง และตามลักษณะการดำเนินงานของแต่ละสนามบิน รวมทั้งต้องระบุรายละเอียดในขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน

นอกจากนี้จะต้องทำการสุ่มตรวจค้นผู้โดยสาร แม้พนักงานตรวจค้นแล้วพบว่าผู้โดยสารไม่มีวัตถุต้องห้าม โดยให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทย (Thailand Aviation Security Risk Assessment Handbook)

8.1.3.1 มาตรการการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) ผู้โดยสารเปลี่ยนลำ (Transfer Passenger) และสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ติดตัวผู้โดยสาร

1) ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger)

1.1) ผู้โดยสารผ่านต้องลงจากอากาศยาน โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าผู้โดยสารได้ลงมาพร้อมสัมภาระไม่ลงทะเบียนและต้องได้รับการตรวจค้นอีกครั้งก่อนได้รับอนุญาตให้กลับขึ้นไปยังบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อ ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการตรวจค้นผู้โดยสารที่ลงจากอากาศยานพร้อมสัมภาระไม่ลงทะเบียนรวมถึงมีมาตรการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันไม่ให้ปะปนกับผู้โดยสารที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้น เว้นแต่ ผู้ดำเนินการสนามบินจะจัดบริเวณพื้นที่ไว้สำหรับผู้โดยสารผ่านและสัมภาระไม่ลงทะเบียนเที่ยวบินนั้น ๆ ซึ่งต้องไม่ปะปนกับผู้โดยสารหรือสมาชิกลูกเรือจากเที่ยวบินอื่นจึงจะสามารถกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อโดยไม่ต้องผ่านการตรวจค้น โดยผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำให้มั่นใจว่าบริเวณพื้นที่ที่จัดไว้แล้วนั้น ได้รับการตรวจสอบทั้งก่อนและหลังใช้พื้นที่เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

1.2) ในกรณีที่มีความจำเป็นที่ผู้โดยสารผ่านไม่ลงจากอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

2) ผู้โดยสารเปลี่ยนลำ (Transfer Passenger)

ผู้โดยสารเปลี่ยนลำต้องลงจากอากาศยานพร้อมสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน และต้องถูกตรวจค้นอีกครั้งก่อนที่จะกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อ

กรณีนี้ไม่รวมถึงการลงจอดของอากาศยานที่ไม่มีกำหนดการลงจอดและไม่มีผู้โดยสารลงหรือขึ้นบนอากาศยาน

8.1.3.2 กรณีเที่ยวบินที่ไม่สามารถทำการบินลงสนามบินปลายทางต้องบินกลับมาลง ณ สนามบินต้นทางหรือสนามบินสำรอง (Divert flight) ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

8.1.3.3 มาตรการการตรวจค้น สมาชิกลูกเรือ เจ้าหน้าที่สนามบิน หรือบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้โดยสาร

สมาชิกลูกเรือ (Crew Member) เจ้าหน้าที่สนามบิน บุคคลอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ผู้โดยสารและสิ่งของติดตัวของบุคคลดังกล่าว ที่ผ่านจุดตรวจค้นเข้าไปยังพื้นที่ปลอดอาวุธหรือเขตหวงห้าม จะต้องถูกตรวจค้นในวิธีเดียวกันกับผู้โดยสาร

ผู้ดำเนินการสนามบิน ต้องมีการอำนวยความสะดวกในการตรวจค้นให้แก่สมาชิกลูกเรือ (Crew Member) ตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับคนโดยสารและสมาชิกลูกเรือในสนามบินที่ให้บริการสาธารณะ

8.1.3.4 การยกเว้นการตรวจค้น

บุคคล รวมทั้งสัมภาระ และสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนั้นนำขึ้นอากาศยานต้องได้รับการตรวจค้น ยกเว้นบุคคลและสัมภาระใด ๆ ซึ่งได้รับการยกเว้นตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

8.1.4 การตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน (Cabin baggage)

สัมภาระไม่ลงทะเลเบียนของผู้โดยสารขาออกทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารที่ออกเดินทางจากสนามบินต้นทาง ผู้โดยสารผ่านและเดินทางต่ออากาศยานเดิม และผู้โดยสารเปลี่ยนอากาศยาน ก่อนจะอนุญาตให้ผ่านเข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือขึ้นบนอากาศยานต้องผ่านการตรวจค้น วัตถุต้องห้ามใดที่ถูกตรวจพบจะต้องถูกนำออกจากการครอบครองของผู้โดยสารหรือปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารผ่านเข้าไปยังพื้นที่รักษาความปลอดภัยหรือปฏิเสธไม่ให้ขึ้นบนอากาศยาน

ต้องไม่อนุญาตให้สัมภาระไม่ลงทะเบียนและสิ่งใด ๆ ติดตัวขึ้นบนอากาศยาน หรือผ่านเข้าสู่เขตหวงห้าม เมื่อไม่สามารถยืนยันได้ว่าผ่านการตรวจค้นและปราศจากวัตถุต้องห้าม

สัมภาระไม่ลงทะเบียนของผู้โดยสารออกทั้งหมด ณ สนามบินในประเทศไทยจะต้องผ่านการตรวจค้น (Screening) เพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระนั้นไม่มีวัตถุต้องห้าม (Prohibited items) ขึ้นบนอากาศยานเพื่อใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องดำเนินการตรวจค้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ต้องกำหนดมาตรการตรวจค้นให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศหรือแจ้งให้ทราบ

ในกรณีระบบไฟฟ้าขัดข้อง (Power Failure) หรือเครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) ขัดข้อง ผู้ดำเนินการต้องมีมาตรการสำรองเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถตรวจจับวัตถุต้องห้ามที่อาจจะนำไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยอาจเป็นการจัดให้มีไฟฟ้าสำรอง หรือวิธีการตรวจค้นด้วยวิธีการอื่นทดแทน

การตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียนจะไม่อนุญาตให้บุคคลทำการแทรกแซงหรือสัมผัสวัตถุหรือสิ่งที่ยังบรรจุอยู่ในในระหว่างการตรวจค้น นอกจากนี้จะต้องทำการสุ่มตรวจค้น โดยให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทย (Thailand Aviation Security Risk Assessment Handbook) และต้องมีการบันทึกข้อมูลการสุ่มตรวจค้นดังกล่าว ถ้าผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการตรวจค้นแล้วเข้าถึงสัมภาระเดินทางที่ยังไม่ได้ผ่านการตรวจค้นให้ถือว่าผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้นและจะต้องถูกตรวจค้นอีกครั้ง นอกจากนี้จะต้องไม่อนุญาตให้นำสัมภาระเดินทางของผู้โดยสารหรือของพนักงานที่ไม่ให้ความยินยอมในการตรวจค้นสัมภาระเดินทางผ่านเข้าในเขตหวงห้ามหรือนำขึ้นไปบนอากาศยาน

ในกรณีใช้การตรวจค้นสัมภาระด้วยมือ (Physical Search) จะต้องตรวจค้นสัมภาระ ให้ครอบคลุมทุกส่วน โดยในระหว่างการตรวจค้นหากสงสัยว่าสัมภาระไม่ลงทะเบียนจะมีการชุกซ่อนวัตถุต้องห้าม มีร่องรอยที่มีพิรุณหรือน่าสงสัย เช่น น้ำหนักของสัมภาระเดินทางไม่เหมาะสมกับขนาดสัมภาระ หรือมีรูปร่างผิดปกติให้ทำการตรวจค้นเพิ่มเติมโดยวิธีการอื่นตามสมควร เพื่อยืนยันว่าไม่มีวัตถุต้องห้ามชุกซ่อนอยู่ในสัมภาระไม่ลงทะเบียน

รายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการที่เหมาะสม และความรับผิดชอบในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ จะต้องถูกกำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP)

8.1.5 การตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening)

ผู้ดำเนินการสนามบินอาจดำเนินการตรวจค้นบุคคลที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ รวมถึงสัมภาระไม่ลงทะเบียนและสิ่งใด ๆ ของบุคคลดังกล่าวเป็นการส่วนบุคคล โดยใช้วิธีการอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- 1) การตรวจค้นด้วยมือ หรือการตรวจสัมภาระทั้งหมดด้วยเครื่องเอกซเรย์
- 2) ใช้เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ อย่างไรก็ตามในกรณีที่ผู้โดยสารที่ใช้เครื่องมือคุมจังหวะการเต้นของหัวใจให้ปกติ และผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่ ให้ทำการตรวจค้นผู้โดยสารประเภทดังกล่าวทางกายภาพ เนื่องจากไม่สามารถใช้เครื่องมือตรวจจับโลหะตรวจผู้โดยสารประเภทดังกล่าวได้
- 3) ใช้พนักงานตรวจค้นที่ผ่านการฝึกอบรมในเรื่องดังกล่าว ก่อนทำการตรวจผู้โดยสาร เมื่อได้ทำการตรวจค้นเสร็จสิ้นลง พนักงานรักษาความปลอดภัยจะต้องเดินประกบ พาผู้โดยสารดังกล่าวไปยังพื้นที่ปลอดอาวุธ หรือบริเวณอื่นใดที่ใช้สำหรับขึ้นอากาศยาน
- 4) ให้พนักงานตรวจค้นทำการตรวจค้นต่อหน้าบุคคลที่สามซึ่งเป็นเพศเดียวกันกับผู้ทำการตรวจค้น และบุคคลที่ถูกตรวจค้น
- 5) สำหรับการดำเนินงานตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening) ให้จัดพื้นที่ไว้เป็นการเฉพาะ โดยเป็นพื้นที่ปิดและแยกออกจากพื้นที่ตรวจค้นปกติ

8.1.6 สิ่งของหรือเอกสารที่มีชั้นความลับ

สิ่งของหรือเอกสารที่มีชั้นความลับของหน่วยงานของรัฐบาลจะถูกตรวจสอบในระดับที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อให้สร้างความมั่นใจว่าไม่มีวัตถุต้องห้ามซ่อนอยู่ภายใน ถ้าเกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความปลอดภัยจะต้องไม่อนุญาตให้พาวัตถุดังกล่าวขึ้นบนอากาศยาน

8.1.7 การพาและส่งอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยานโดยได้รับอนุญาต

ในการอนุญาตให้พาและส่งอาวุธปืนและเครื่องกระสุนไปกับอากาศยานนั้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการประเมินความเสี่ยงก่อนรับอาวุธปืนและเครื่องกระสุนไปกับอากาศยาน โดยหากพบว่าผลการประเมินความเสี่ยงนั้น มีความเสี่ยงและอาจกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ผู้ดำเนินการเดินอากาศมีสิทธิในการปฏิเสธการรับอาวุธปืนและเครื่องกระสุนไปกับอากาศยานได้

ผู้ใดพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต อาจถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย

8.1.7.1 ผู้ที่สามารถได้รับการอนุญาตในการพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนติดตัวขึ้นบนอากาศยานคือเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-Flight Security Officer : IFSO) โดยเจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รับมอบหมายอำนาจโดยภาครัฐและต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศฯ และต้องอยู่ภายใต้การทำข้อตกลงทวิภาคีระหว่างรัฐที่ต้องการส่ง (Sending State) และรัฐที่ต้องการรับ (Receiving State) เจ้าหน้าที่ดังกล่าวให้ประจำเที่ยวบิน

8.1.7.2 ผู้ที่สามารถพาอาวุธขึ้นพร้อมเครื่องกระสุน มีดังนี้

8.1.7.2.1 เจ้าหน้าที่ของรัฐ (Government Agent) ที่มีหน้าที่ในการอารักขาบุคคล รวมถึงการอารักขาบุคคลสำคัญของรัฐ และ เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Officer : LEO) ซึ่งได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยาน โดยต้องปฏิบัติตามขั้นตอน ดังนี้

1) หน่วยงานต้นสังกัดของเจ้าหน้าที่ ต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบถึงเที่ยวบินที่จะพาอาวุธไปกับเที่ยวบิน อย่างน้อย 7 วันล่วงหน้า หรือในกรณีฉุกเฉินให้แจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ก่อนการออกเดินทาง

2) เจ้าหน้าที่ ต้องระบุข้อมูลของตนเองให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยการแสดงหลักฐาน ได้แก่ รูปถ่ายใบหน้าชัดเจน ลายมือชื่อของบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยาน และลายมือชื่อของผู้มีอำนาจอนุญาตของหน่วยงานหรือมีตราประทับของหน่วยงานที่ให้การอนุญาต บัตร ตราสัญลักษณ์หรืออุปกรณ์อื่นที่ลักษณะคล้ายกันไม่สามารถใช้ยอมรับในการนำมาเป็นหลักฐานได้

เจ้าหน้าที่ที่ได้รับอนุญาตให้พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นอากาศยานต้องปฏิบัติ ดังนี้

- 1) ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์ขณะอยู่บนอากาศยาน
- 2) ห้ามขึ้นบนอากาศยานหากมีการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ภายใน 8 ชั่วโมง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิบัติตามขั้นตอนในการอนุญาตพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยาน ดังนี้

- 1) พิจารณาเอกสารในการอนุญาตการพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุน
- 2) ในกรณีเที่ยวบินระหว่างประเทศ ต้องมั่นใจว่าประเทศปลายทางและประเทศที่ต้องแวะผ่านอนุญาตให้พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนเข้าประเทศ ตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ
- 3) กำชับให้ผู้พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนได้ทราบถึงวิธีปฏิบัติรวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับในการพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุน
- 4) ห้ามให้บริการเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์แก่บุคคลผู้ได้รับอนุญาตพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุน
- 5) แจ้งผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) และผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยาน (Cabin Crew) ทั้งหมด ให้ทราบถึงจำนวนและตำแหน่งที่นั่งของผู้ได้รับอนุญาตพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยานก่อนทำการบิน
- 6) ในกรณีที่มีผู้ได้รับอนุญาตพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนมากกว่า 1 คน ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องได้รับการแจ้งถึงตำแหน่งที่นั่งของผู้ได้รับอนุญาตคนอื่นด้วย

7) ในกรณีที่เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายพาตัวบุคคลที่ต้องเดินทางเนื่องจากอยู่ในภายใต้คำสั่งศาลยุติธรรมหรือกระบวนการทางปกครอง เช่น บุคคลต้องห้าม (Inadmissible Person) และบุคคลที่ถูกเนรเทศ (Deportee) บุคคลที่อยู่ในระหว่างกระบวนการยุติธรรม (Person in Lawful Custody) จะไม่สามารถพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นห้องโดยสารอากาศยานได้ อย่างไรก็ตาม อาจมีการอนุญาตให้มีการพาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนขึ้นบนอากาศยานได้ โดยต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) และเก็บรักษาไว้ในพื้นที่ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้ (Inaccessible Area)

8) ต้องมีกระบวนการเพื่อให้มั่นใจว่าอาวุธปืนที่จะพาขึ้นไปบนอากาศยานต้องไม่ได้บรรจุกระสุน (Unloaded Weapon) ซึ่งต้องได้รับการยืนยันจากผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุนที่ได้รับการฝึกอบรมตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการสนามบิน ก่อนที่จะพาขึ้นไปบนอากาศยาน และต้องเก็บไว้ในพื้นที่ที่ควบคุมโดยผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command) และจัดเก็บในพื้นที่ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้

8.1.7.2.2 บุคคลอื่น ๆ หรือผู้โดยสารที่มีความประสงค์พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ และผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมีกระบวนการเพื่อให้มั่นใจว่าอาวุธปืนที่จะพาขึ้นไปบนอากาศยานต้องไม่ได้บรรจุกระสุน (Unloaded Weapon) ซึ่งต้องได้รับการยืนยันจากผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุนที่ได้รับการฝึกอบรมตามข้อกำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการสนามบิน ก่อนที่จะพาขึ้นไปบนอากาศยาน และต้องจัดเก็บอาวุธปืนและเครื่องกระสุนไว้ในพื้นที่ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้ ทั้งนี้ อาวุธปืนดังกล่าวไม่สามารถพาไปพร้อมกับสัมภาระไม่ลงทะเบียน

8.1.7.3 ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะขนส่งอาวุธปืนไปกับอากาศยานได้ ต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จะรับขนส่งอาวุธปืนที่จัดอยู่ในประเภทของสินค้าอันตรายต้องได้รับการอนุญาตการขนส่งสินค้าอันตรายจากรัฐจดทะเบียนอากาศยานนั้น

2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องได้รับการยืนยันจากผู้ตรวจสอบยืนยันการปลดกระสุนว่าอาวุธปืนไม่ได้บรรจุกระสุน และ

3) อาวุธปืนจะต้องถูกเก็บไว้ในพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ในขณะที่อากาศยานอยู่ระหว่างบริการ (Aircraft in service) โดยพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ (Inaccessible Area) หมายถึง พื้นที่นอกเหนือจากห้องโดยสาร (Cabin Compartment) ที่บุคคลใด ๆ ไม่สามารถเข้าถึงได้ เว้นแต่เป็นผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ผู้โดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน

8.1.8 บุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง

โดยทั่วไปแล้วบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง คือ ผู้โดยสารที่จะต้องเดินทางเนื่องจากอยู่ในระหว่างกระบวนการยุติธรรม ผู้โดยสารดังกล่าวรวมถึงผู้โดยสารเดินทางภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย บุคคลที่มีปัญหาทางจิตซึ่งเดินทางโดยมีผู้ควบคุมเดินทางไปด้วย และบุคคลต้องห้าม หากบุคคลเหล่านี้จะต้องมีผู้ควบคุมดูแลตามไปด้วย โดยไม่คำนึงถึงเหตุผลของการดูแล โดยผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องได้รับแจ้งถึงเจตนาของการนำพาบุคคลเหล่านี้ผ่านไปยังสนามบิน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สถานทูตหรือสถานกงสุลของประเทศต่าง ๆ เป็นต้น จะต้องแจ้งผู้ดำเนินการเดินอากาศถึงเอกสาร ข้อมูลที่แสดงถึงรูปพรรณสัณฐาน เหตุผลในการขนส่งบุคคลดังกล่าว และข้อมูลผู้ควบคุมดูแล (ถ้ามี) ล่วงหน้าตั้งแต่จองบัตรโดยสารและต้องไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมงก่อนเวลาทำการบินตามตารางเที่ยวบิน (Scheduled Departure Time) เมื่อมีบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครองตามที่ได้รับขั้ขันต้นเดินทางไปด้วย

ในกรณีพบบุคคลต้องห้าม (Inadmissible Person) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องแจ้งผู้ดำเนินการเดินอากาศที่บุคคลต้องห้ามโดยสารมาภายในวันเดียวกับที่บุคคลดังกล่าวเดินทางมาถึง เพื่อดำเนินการต่อไป

เมื่อมีบุคคลที่ต้องเดินทางเนื่องจากได้ถูกพิจารณาว่าเป็นบุคคลต้องห้ามหรืออยู่ภายใต้คำสั่งเนรเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่แวะพัก และรัฐปลายทาง ถึงข้อมูลที่แสดงถึงรูปพรรณสัณฐาน เหตุผลในการขนส่งบุคคลดังกล่าวและการประเมินภัยคุกคามของบุคคลดังกล่าว

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องรวมมาตรการและวิธีดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการจัดที่นั่งล่วงหน้าที่เหมาะสมไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ในกรณีผู้โดยสารต้องเดินทางเนื่องจากอยู่ในภายใต้คำสั่งศาลยุติธรรมหรือกระบวนการทางปกครอง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศควรแจ้งให้ผู้ควบคุมอากาศยาน (PIC) ทราบในระหว่างการเตรียมข้อมูลก่อนทำการบิน (During Pre-flight preparation) แต่ไม่ช้าไปกว่าก่อนนำผู้โดยสารขึ้นบนอากาศยาน

ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศรับบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครองดังกล่าว เว้นแต่

1) หน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมนักโทษที่เป็นผู้กำหนดว่านักโทษเป็นผู้มีความเสี่ยงสูงหรือต่ำเรียบร้อยแล้ว

2) ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้สามารถพานักโทษที่มีความเสี่ยงสูงขึ้นบนอากาศยาน ได้เพียง 1 คน

ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ มีสิทธิ์ในการปฏิเสธการรับบุคคลภายใต้การดูแลและบุคคลที่ถูกควบคุมตัวด้านการปกครอง หากบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงและอาจกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

8.1.9 สิ่งของที่ยึดได้ (Confiscated Articles)

พนักงานตรวจค้นต้องจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยที่ถูกรวบรวมแต่ละประเภทตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือแนวทางที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด

8.1.10 การปะปนกันระหว่างผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วและผู้โดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจค้น

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยและนำไปปฏิบัติเพื่อป้องกันการปะปนหรือติดต่อกันระหว่างผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วกับผู้โดยสารที่ไม่ผ่านการตรวจค้นตามมาตรฐานที่กำหนดรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ในกรณีที่มีการปะปนหรือติดต่อกันจะต้องมีการดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) พื้นที่ปลอดอาวุธ (The Sterile Area) จะต้องถูกตรวจค้นเพื่อหาอาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์อันตรายอื่น ๆ อย่างเต็มรูปแบบ
- 2) ผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้วและสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) จะต้องถูกตรวจค้นอีกครั้งจึงจะอนุญาตให้ผู้โดยสารนำขึ้นบนอากาศยาน
- 3) หากพบว่าผู้โดยสารหรือสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) ที่ผ่านการตรวจค้นแล้วไปปะปนกับผู้โดยสารหรือสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ยังไม่ตรวจค้นบนอากาศยาน อากาศยานลำดังกล่าวต้องถูกตรวจสอบห้องโดยสารอย่างละเอียด (Full Cabin Search) หรือ การตรวจสอบอากาศยาน (Aircraft Security Check) ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการประเมินความเสี่ยง

8.1.11 มาตรการการตรวจค้นวัตถุหรือสิ่งของที่มีความสำคัญทางศาสนา (Items of Religious Significance)

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีมาตรการการตรวจค้นวัตถุหรือสิ่งของที่มีความสำคัญทางศาสนา โดยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- 1) การตรวจค้นทางกายภาพด้วยสายตา (Visual Check)
- 2) การตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening)
- 3) การตรวจค้นด้วยเครื่องมือตรวจจับวัตถุระเบิด (ETD)

8.2 สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

8.2.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของหัวข้อนี้คือการระบุรายละเอียดและขั้นตอนวิธีการปฏิบัติงานที่ต้องนำไปใช้ เพื่อให้มีความมั่นใจว่าวัตถุต้องห้ามจะไม่ถูกนำขึ้นบนอากาศยานที่สนามบินในประเทศไทย ทั้งนี้ มาตรการตรวจค้นกระเป๋าสัมภาระที่นำขึ้นในระหว่างเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานทั้งหมดถือเป็นมาตรการเบื้องต้นที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งในการป้องกันการนำวัตถุต้องห้ามขึ้นบนอากาศยาน

8.2.2 หน้าที่รับผิดชอบ

1. ผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้ขั้นตอนวิธีการ สิ่งอำนวยความสะดวก และเครื่องมือที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเพื่อการป้องกันและการนำวัตถุต้องห้ามที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน

2. สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ที่ไปกับผู้โดยสารจากผู้โดยสารต้นทาง (Originating Hold Baggage) และเปลี่ยนลำ (Transfer Hold Baggage) ต้องได้รับการตรวจค้นและต้องมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

สำหรับสัมภาระลงทะเบียนแฉะผ่าน ก่อนจะได้รับอนุญาตให้นำขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จำเป็นต้องตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารที่กล่าวถึงถ้าหากมีการตรวจค้นแล้วโดยผู้ดำเนินการสนามบินก่อนจะนำเข้าสู่เขตหวงห้าม

ทั้งนี้ ภายหลังจากการตรวจค้นจะต้องปกป้องเพื่อไม่ให้มีการสัมผัสกันระหว่างสัมภาระลงทะเบียนกับบุคคลที่ยังไม่ได้ผ่านการตรวจค้นตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยหากมีการปะปนหรือติดต่อกันของผู้โดยสารจะต้องมีการดำเนินการตรวจค้นอีกครั้ง

3. ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายต้องปฏิเสธการขนส่งสัมภาระหรือทรัพย์สินของบุคคลขึ้นในระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The hold of aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานถ้าไม่ยอมให้ทำการตรวจค้น

4. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารทั้งหมดนั้นได้รับการตรวจค้นก่อนนำขึ้นบนอากาศยานเพื่อป้องกันการนำวัตถุต้องห้ามที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้นบนอากาศยาน

5. หากอยู่ภายนอกประเทศไทยซึ่งหน่วยงานต่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการทำการตรวจค้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารทั้งหมดนั้นได้รับการตรวจค้นจากหน่วยงานนั้น ๆ เรียบร้อยแล้ว

6. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารนั้น ได้รับมาอย่างถูกต้องโดยตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับมอบหมาย

7. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องมั่นใจว่าสัมภาระที่ไปกับผู้โดยสารนั้น ได้ติดแถบสัญลักษณ์เพื่อระบุเที่ยวบินก่อนที่จะเริ่มทำการบินของเที่ยวบินนั้น ๆ รวมถึงต้องเก็บข้อมูลไว้เป็นเวลา 2 วัน หลังจากเที่ยวบินดังกล่าวได้สิ้นสุดลง ซึ่งสัมภาระลงทะเบียนบรรทุก (Unaccompanied Baggage) และคูเรียร์ (Courier) จะต้องได้รับการปฏิบัติเหมือนกับการตรวจค้นสินค้า

8. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้ขั้นตอนวิธีการตามแผนรักษาความปลอดภัยในการควบคุมสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ในการบรรทุกขึ้นอากาศยาน โดยมีวิธีการ ดังนี้

- 1) ป้องกันการนำวัตถุต้องห้ามขึ้นบนอากาศยาน
 - 2) ป้องกันบุคคลอื่นที่มีโซ่ เจ้าหน้าที่ หรือ ตัวแทนของผู้ดำเนินการอากาศยาน เข้ามาในบริเวณนั้น
9. ห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศอนุญาตให้บุคคลใดขนส่งอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน สิ่งเทียมอาวุธปืน เป็นสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ยกเว้นแต่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ผู้โดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน สิ่งเทียมอาวุธปืน ไปกับอากาศยานและจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้
- 1) ผู้โดยสารที่ได้แจ้งต่อผู้ดำเนินการเดินอากาศทางวาจาหรือเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) กระเป๋าสัมภาระว่ามีอาวุธปืนที่ไม่บรรจุกระสุน
 - 2) ผู้ที่มีอำนาจและหน้าที่ที่เหมาะสมตรวจสอบแล้วว่าอาวุธปืนไม่ได้บรรจุกระสุน
 - 3) อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน สิ่งเทียมอาวุธปืน ที่บรรจุอยู่ในกระเป๋าหรือบรรจุภัณฑ์ที่แข็งแรง (Hard-Sided Container) และมีการปิดล็อกบรรจุภัณฑ์ดังกล่าว
 - 4) อาวุธปืนเครื่องกระสุนปืน สิ่งเทียมอาวุธปืน อยู่ในตู้บรรจุสินค้าที่มีการปิดล็อกอย่างแน่นหนา และผู้ที่ตรวจกระเป๋าสัมภาระนั้นเป็นผู้ถือกุญแจหรือรหัสเปิด รวมถึงจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันมิให้บุคคลใด ๆ ซึ่งอยู่บนอากาศยานในระหว่างการบินเข้าถึงและทำการปลดล็อกบรรจุภัณฑ์อาวุธปืน สิ่งเทียมอาวุธปืน และเครื่องกระสุนปืนได้ เช่น กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยานเก็บรักษากุญแจ หรือกำหนดวิธีการอื่นใดที่เหมาะสม
 - 5) อาวุธปืนเครื่องกระสุนปืน สิ่งเทียมอาวุธปืน เก็บไว้ในที่ซึ่งผู้โดยสารไม่สามารถเข้าถึงได้ แต่ต้องไม่ใช่ห้องโดยสารของอากาศยาน

8.2.3 การระบุตัวผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือกับสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Reconciliation)

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ถูกกำหนดให้ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยที่จะนำสัมภาระลงทะเบียนขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินต้นทาง สนามบินแวะผ่าน (Transit Airport) และสนามบินแวะเปลี่ยนลำ (Transfer Airport) จะต้องดำเนินการตามมาตรการ ดังต่อไปนี้
 - 1) สัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นจะต้องติดเครื่องหมายไว้ภายนอกเพื่อระบุว่าเป็นของผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือคนใด
 - 2) ผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือที่เป็นเจ้าของสัมภาระลงทะเบียนได้ทำการแสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check-In) หรือปฏิบัติหน้าที่กับเที่ยวบินที่พาสัมภาระลงทะเบียน นั้น

3) ก่อนจะนำสัมภาระลงทะเลเปียนดังกล่าวขึ้นบนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน สัมภาระลงทะเลเปียนได้ถูกเก็บรักษาไว้ในพื้นที่ภายในสนามบินที่สามารถผ่านเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวได้เฉพาะผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น

4) สัมภาระลงทะเลเปียนทุกชิ้นที่ถูกรับเข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับนำขึ้นบนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน จะต้องถูกระบุชี้ชัดว่ามีผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือเดินทางร่วมไปกับอากาศยานลำดังกล่าวหรือไม่ กระบวนการในการระบุชี้ชัดดังกล่าวอาจเป็นแบบใช้พนักงานปฏิบัติ (Manual) หรือแบบใช้เครื่องมือทางเทคนิคก็ได้

5) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือแต่ละคนที่ขึ้นบนอากาศยานและเป็นผู้ที่ถูกบันทึกไว้ว่าได้นำสัมภาระลงทะเลเปียนมาฝากไว้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อไปกับอากาศยาน โดยใส่ไว้บนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานนั้น เป็นบุคคลคนเดียวเท่านั้นกับผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือที่นำสัมภาระลงทะเลเปียน มาฝากไว้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2. ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องจัดให้มีมาตรการที่จะทำให้มั่นใจว่าก่อนที่เที่ยวบินจะออกเดินทาง สัมภาระลงทะเลเปียนที่ไปกับผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือทุกชิ้นจะต้องได้รับการยืนยันว่ามีผู้โดยสารหรือสมาชิกลูกเรือบนอากาศยานเป็นเจ้าของ หากสัมภาระลงทะเลเปียนใดไม่มีเจ้าของอยู่บนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องไม่นำสัมภาระลงทะเลเปียนนั้นขึ้นอากาศยานหรือในกรณีที่น่าขึ้นไปแล้วจะต้องนำออกไปจากอากาศยานก่อนที่จะทำการบิน

หากผู้โดยสารคนใดที่แสดงตนเพื่อรับบัตรโดยสาร (Check in) กับเที่ยวบินโดยมีสัมภาระลงทะเลเปียนที่อยู่บนระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน (The Hold of Aircraft) หรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยานซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ได้อยู่บนอากาศยานนั้น สัมภาระลงทะเลเปียนนั้นต้องถูกนำออกจากอากาศยานเที่ยวบินนั้น

3. บัญชีแสดงรายการสัมภาระลงทะเลเปียนที่ไปกับผู้โดยสารและสมาชิกลูกเรือหรือหลักฐานอื่นใดที่ใช้ยืนยันถึงเอกลักษณ์และการตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเปียน จะต้องถูกลงนามโดยบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่รับผิดชอบ ตลอดจนผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเก็บรักษาเอกสารดังกล่าวข้างต้นไว้เป็นระยะเวลา 48 ชั่วโมง และพร้อมที่จะให้ตรวจสอบในกรณีเมื่อมีการร้องขอโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

8.2.4 การตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเปียน (Hold Baggage)

1. ต้องมีการตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเปียนทุกใบ นโยบายนี้รวมถึงเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เปลี่ยนลำ (Transfer) ซึ่งต้องทำการตรวจค้นอีกครั้งหนึ่งเมื่อมาถึงประเทศไทย สนามบินที่กำหนดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยต้องทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเปียนภายในประเทศด้วย ในกรณีที่เป็นเที่ยวบินผ่าน (Transit) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัย

สัมภาระลงทะเบียนที่เพียงพอเพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงสัมภาระดังกล่าว รวมถึงวัตถุต้องห้ามที่อาจถูกใช้เพื่อกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้

2. สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ทั้งที่เป็นสัมภาระลงทะเบียนที่ออกจากต้นทาง และสัมภาระลงทะเบียนเปลี่ยนลำ ที่สนามบินที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ และในประเทศที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อป้องกันการนำวัตถุต้องห้าม (Prohibited Items) ขึ้นบนอากาศยานไปใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องดำเนินการตรวจค้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้ออกโดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ต้องกำหนดมาตรการตรวจค้นให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศหรือแจ้งให้ทราบ

ผู้ดำเนินการสนามบินสามารถจัดทำระบบการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนในหลายระดับ (Multilevel) เพื่อตอบรับกับความเสี่ยงและปริมาณงานของสนามบิน รวมถึงต้องแสดงรายละเอียดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ซึ่งได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

กรณีผู้ดำเนินการสนามบินใช้ระบบการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนในหลายระดับ (Multi-level screening system) ผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีมาตรการสำหรับการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนผู้โดยสารขาออกและผู้โดยสารเปลี่ยนลำ ให้ครอบคลุมอัตราสัมภาระต้องสงสัย (rejection rate) ในการตรวจค้นแต่ละระดับ โดยผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องมีพนักงานตรวจค้นที่ได้ใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงจัดให้มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัย สำหรับการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน และจัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติ (Standard Operation Procedure) ในการเคลื่อนย้าย การปฏิเสธหรือการห้าม ที่ต้องดำเนินการกรณีตรวจพบวัตถุต้องห้ามตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

3. สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ซึ่งเป็นของสมาชิกลูกเรือต้องมีการระบุอย่างชัดเจน และผ่านการตรวจค้นที่มีมาตรฐานเดียวกันกับการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสาร

ในระหว่างการตรวจค้นหากสงสัยว่าสัมภาระลงทะเบียนจะมีการซ่อนวัตถุต้องห้าม มีร่องรอยที่มีพิรุณหรือน่าสงสัย เช่น น้ำหนักของสัมภาระเดินทางไม่เหมาะสมกับขนาดสัมภาระ หรือมีรูปร่างผิดปกติ ให้ทำการตรวจค้นเพิ่มเติมโดยวิธีการอื่นตามสมควร หากมีความจำเป็นต้องเปิดสัมภาระลงทะเบียนจะต้องทำการตรวจต่อหน้าเจ้าของสัมภาระเพื่อยืนยันว่าไม่มีวัตถุต้องห้ามซ่อนอยู่ในสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าว หากไม่สามารถยืนยันได้ จะต้องไม่อนุญาตให้นำสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวขึ้นบนอากาศยาน

ในกรณีระบบไฟฟ้าขัดข้อง (Power Failure) หรือเครื่องมือรักษาความปลอดภัย (Security Equipment) ขัดข้อง ผู้ดำเนินการต้องมีมาตรการสำรองเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถตรวจจับวัตถุต้องห้าม อาวุธวัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อาจจะนำไปใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยอาจเป็นการจัดให้มีไฟฟ้าสำรอง หรือวิธีการตรวจค้นด้วยวิธีการอื่นทดแทน

นอกจากนี้จะต้องทำการสุ่มตรวจค้น โดยให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทย (Thailand Aviation Security Risk Assessment Handbook) และต้องมีการบันทึกข้อมูลการสุ่มตรวจค้นดังกล่าว

สัมภาระที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นมีดังต่อไปนี้

สัมภาระลงทะเบียนที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

8.2.5 การปกป้องสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแน่ใจว่าจะรับสัมภาระลงทะเบียน เฉพาะผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสารและเฉพาะจากตัวแทนที่มีความรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2. สัมภาระลงทะเบียนทุกชิ้นที่จะถูกพาไปกับอากาศยานจะต้องได้รับการปกป้องคุ้มครองจากการแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย นับจากจุดตรวจค้นหรือจากจุดที่รับสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวมาอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ จากสนามบินต้นทางรวมถึงอากาศยานเปลี่ยนลำจนถึงจุดที่สัมภาระลงทะเบียนถูกส่งคืนให้ผู้โดยสาร ณ จุดปลายทาง หรือ ณ จุดแวะเปลี่ยนสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวไปอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3. มาตรการต่อไปนี้ใช้ในการปกป้องคุ้มครองสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage)

1) ก่อนที่จะนำสัมภาระลงทะเบียน ขึ้นบนอากาศยาน สัมภาระดังกล่าวจะต้องถูกเก็บรักษาไว้ในพื้นที่จัดการสัมภาระหรือพื้นที่จัดเก็บที่มีความปลอดภัยของสนามบิน

2) จะต้องมีการควบคุมการเข้าถึงพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนและพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนแวะเปลี่ยนอากาศยาน โดยพื้นที่ดังกล่าวจะถูกจำกัดการเข้าออกเฉพาะบุคคลผู้ได้รับอนุญาตเท่านั้น

3) พนักงานที่จะผ่านเข้าไปยังพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนและพื้นที่จัดการสัมภาระลงทะเบียนแวะเปลี่ยนอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจค้นและแสดงบัตรอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม และต้องมีการแสดงตนเพื่อตรวจสอบ (Challenge) ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตและนำตัวออกไปจากพื้นที่นั้น

4) พนักงานที่ทำการขนส่งสัมภาระลงทะเบียน ต้องทำให้แน่ใจว่าไม่มีสัมภาระลงทะเบียนที่ไม่ได้รับอนุญาตสอดแทรกเข้าไปในระบบจัดการสัมภาระนั้น

5) สัมภาระลงทะเบียนจะต้องไม่ถูกปล่อยทิ้งไว้ที่ลานจอด หรือ ช่าง ๆ อากาศยานโดยไม่มีใครดูแล ก่อนจะนำสัมภาระดังกล่าวขึ้นบนอากาศยาน

6) หากมีข้อสงสัยใด ๆ ในสถานะการรักษาความปลอดภัยของสัมภาระลงทะเบียน เช่น พบสัมภาระลงทะเบียนที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ดูแล ให้ทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวอีกครั้ง

4. ผู้โดยสารอาจจะได้รับอนุญาตให้เข้าถึงสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ของตนเองซึ่งได้รับการตรวจค้นแล้วเฉพาะเมื่อมีความจำเป็น โดยมีข้อแม้ว่าจะต้องถูกกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะไม่กระทำการดังต่อไปนี้

- 1) นำวัตถุต้องห้ามลงในสัมภาระลงทะเบียน
- 2) นำวัตถุต้องห้ามที่ได้รับการอนุญาตและได้รับการตรวจค้นแล้วออกจากสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าว และนำวัตถุต้องห้ามนั้นขึ้นบนท้องผู้โดยสารของอากาศยาน หรือนำเข้าไปยังพื้นที่รักษาความปลอดภัย

8.2.6 การจัดเก็บสัมภาระลงทะเบียนที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage)

ผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับเก็บสัมภาระลงทะเบียนที่จัดการผิดพลาด (Mishandled Baggage) ต้องมีความมั่นคงปลอดภัย ณ สนามบิน โดยมีการรักษาความปลอดภัยพื้นที่จัดเก็บสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าว จนกระทั่งถึงขั้นตอนในการส่งต่อ รับผิดชอบ หรือกำจัดทิ้ง โดยต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สัมภาระลงทะเบียนต้องได้รับการตรวจค้นก่อนนำไปเก็บไว้ในพื้นที่เก็บสัมภาระลงทะเบียน

8.2.7 มาตรการการรักษาความปลอดภัยสำหรับสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสารผ่านและผู้โดยสารเปลี่ยนลำ

1) ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger)

สัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสารผ่านที่อยู่บนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องมีมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หากมีการจัดมาตรการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวไม่เพียงพอผู้ดำเนินการสนามบินอาจทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนนั้น

หากผู้ดำเนินการสนามบินทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสารผ่านดังกล่าวมาแล้วข้างต้น จะต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการปะปนกันระหว่างสัมภาระลงทะเบียนที่ได้รับการตรวจค้นแล้วกับบุคคลหรือสิ่งใด ๆ ที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้น หากเกิดการปะปนดังกล่าวเกิดขึ้นให้ทำการตรวจค้นใหม่

2) ผู้โดยสารเปลี่ยนลำ (Transfer Passenger)

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสารเปลี่ยนลำก่อนนำขึ้นอากาศยานเพื่อเดินทางต่อโดยใช้มาตรฐานเดียวกับสัมภาระลงทะเบียนที่มีต้นทางจากสนามบินในประเทศไทยและผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องมีมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

8.3 การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

8.3.1 วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการขนส่งพัสดุ ทราบถึงรายละเอียดมาตรการและวิธีการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการนำวัตถุต้องห้าม ไม่ว่าจะในรูปแบบของสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ คูเรียร์ (Courier) พัสดุส่งด่วน เอกสารของบริษัท หรือวัสดุสิ่งของของบริษัท ขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย

8.3.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ให้ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุม ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ 2497 และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง

หากมีการตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน ต้องดำเนินการโดยวิธีการที่เหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงลักษณะของสินค้าและไปรษณีย์ (Nature of Consignment) นั้น ๆ ด้วย

การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ใด ๆ ไม่ได้รับการยืนยันว่าผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ จากตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน หรือผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นอีกครั้ง

8.3.3 การรับและการตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Acceptance and Screening of Cargo and Mail)

8.3.3.1 ผู้ดำเนินการสนามบินมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นและควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่จะนำขึ้นบนอากาศยาน ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง

8.3.3.2 ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้วิธีดำเนินการ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยของตนเพื่อป้องกันและยับยั้งผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตในการนำวัตถุระเบิด วัตถุระเบิดเพลิง และวัตถุทำลายล้างที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือวัตถุอื่นในสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ขึ้นบนอากาศยาน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องทำให้แน่ใจว่าสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ได้ผ่านการตรวจค้นและตรวจสอบตามวิธีที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยของตนว่าไม่มีผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาต วัตถุระเบิด วัตถุระเบิดเพลิงและวัตถุทำลายล้างหรือวัตถุอื่นในสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ไม่ได้รับอนุญาตก่อนที่จะนำขึ้นบนอากาศยาน หากมีการตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ/ตัวแทนควบคุม/

การไปรษณีย์ควบคุม/ผู้ส่งทราบตัวตน ต้องดำเนินการโดยวิธีการที่เหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงลักษณะของสินค้าและไปรษณีย์ (Nature of Consignment) นั้น ๆ ด้วย

การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ใด ๆ ไม่ได้ได้รับการยืนยันว่าผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ จากตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุม หรือผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องดำเนินการตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นอีกครั้ง

ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องใช้วิธีดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยของตนในการควบคุมการรับสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่จะนำขึ้นบนอากาศยานเพื่อ

1) ป้องกันผู้ไม่ได้รับอนุญาตและวัตถุระเบิด วัตถุระเบิดเพลิง และวัตถุทำลายล้างหรือวัตถุอื่นในสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้นบนอากาศยาน

2) ป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าถึงสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ เว้นแต่เป็นพนักงานหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ๆ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายต้องปฏิเสธการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ใด ๆ ที่ผู้ส่งไม่ยอมให้ทำการตรวจค้นหรือตรวจสอบตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เว้นแต่จะระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของตนเกี่ยวกับกรณีได้รับการยกเว้นการตรวจค้น โดยแผนดังกล่าวต้องได้รับการเห็นชอบโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตนที่ได้รับการรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องแน่ใจว่าสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งหมด คูเรียร์ (Courier) และพัสดุส่งด่วนที่จะขึ้นขึ้นอากาศยานจากสนามบินในประเทศไทยต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยก่อนนำขึ้นบนอากาศยาน

8.4 การรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)

8.4.1 วัตถุประสงค์

การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) เป็นช่องทางหนึ่งที่สามารถนำวัตถุต้องห้ามขึ้นบนอากาศยานได้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศมีความรับผิดชอบในการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมเพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมถึงวัตถุต้องห้ามที่อาจถูกใช้เพื่อกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้

8.4.2 หน้าที่รับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศรับผิดชอบในการปฏิบัติหรือทำให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยดังรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จะถูกนำขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย

บริษัทที่ให้บริการครัวการบิน (Inflight-Catering) หรือบริการทำความสะอาดสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ดำเนินงานในประเทศไทย มีความรับผิดชอบในการจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตามรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่จะถูกนำขึ้นบนอากาศยาน ณ สนามบินในประเทศไทย และนำมาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปปฏิบัติเพื่อป้องกันการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและวัตถุต้องห้ามที่อาจถูกใช้เพื่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ในกรณีที่บริษัทที่ให้บริการครัวการบิน ตั้งอยู่นอกเขตหวงห้าม (SRA) จะต้องทำให้แน่ใจว่าการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ทั้งหมดที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานจะต้องถูกขนส่งไปกับยานพาหนะที่มีการถูกล็อกและมีการปิดผนึก (Seal) อย่างแน่นหนาและต้องมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยตั้งแต่ต้นทางจนถูกนำขึ้นไปบนอากาศยาน

8.4.3 หน้าที่รับผิดชอบของผู้ดำเนินการสนามบิน

ให้ผู้ดำเนินการสนามบินรับผิดชอบในการปฏิบัติหรือทำให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะที่จะนำการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่จะเข้าไปในเขตหวงห้าม ณ สนามบินในประเทศไทย และระบุรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการสนามบิน (ASP)

8.4.4 หน้าที่รับผิดชอบของผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (In-flight Catering Supplies and Store Operator)

ให้ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานรับผิดชอบในการปฏิบัติหรือทำให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัย ดังรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ให้บริการครัวการบินเพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่มีวัตถุต้องห้ามถูกนำขึ้นบนอากาศยาน

8.4.4.1 การรับและการตรวจค้นสิ่งของทั้งอุปโภคและบริโภคที่จะนำมาผลิตสำหรับการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)

1) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยในการรับและควบคุมการรักษาความปลอดภัย สิ่งของทั้งอุปโภคและบริโภคที่จะนำมาผลิต การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)

2) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องทำให้แน่ใจว่าสิ่งของทั้งอุปโภคและบริโภคที่จะนำมาผลิต การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ได้ผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยด้วยวิธีที่เหมาะสมและถูกต้องตรงตามที่ระบุในรายการสำแดง การบริการครัวการบินและการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Manifest) โดยต้องคำนึงถึงลักษณะของสิ่งของทั้งอุปโภคและบริโภคที่จะนำมาผลิต ตามที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยของตนเพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมถึงไม่มีวัตถุต้องห้ามซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้ก่อนที่จะนำขึ้นบนอากาศยาน

3) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสิ่งที่จะนำมาผลิต การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่ผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ หากไม่มั่นใจในสถานการณ์รักษาความปลอดภัยของสิ่งที่จะนำมาผลิต การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่ผ่านการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยแล้ว ให้ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ดำเนินการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอีกครั้ง

8.4.4.2 การควบคุมรักษาความปลอดภัย การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)

1) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องมีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยให้กับบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) โดยจะต้องทำการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยก่อนทำการขนส่งให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อไม่ให้เกิดการนำวัตถุต้องห้ามซุกซ่อนไปเพื่อการกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

2) ห้องเย็นหรือเครื่องทำความเย็นสำหรับเก็บรักษาอาหาร ภาชนะบรรจุอาหารและภาชนะบรรจุ จะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยขณะที่ยังไม่ได้มีการใช้งาน และมีการควบคุมการเข้าถึงเฉพาะผู้ได้รับอนุญาตเท่านั้น

3) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องมีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยในการเข้าถึงข้อมูลที่สามารถเชื่อมโยงไปยังผู้ให้บริการ (Supplier) และผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือเที่ยวบินใด ๆ เพื่อให้ยากต่อการกระทำการอันเป็นการแทรกแซง

โดยมีขอบด้วยกฎหมาย โดยอาจใช้รหัส รวมถึงต้องทำให้แน่ใจว่ามีการจำกัดเฉพาะผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น (need to know basis)

4) จัดให้มีการปิดล็อคประตูที่ไม่ได้ใช้ทุกช่องทางที่จะเข้าสู่เขตหวงห้ามของผู้ให้บริการคร่ำ การบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานหรือจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ประจำจุดเมื่อไม่มีการใช้งาน

5) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณก่อนเข้าสู่เขตหวงห้ามของผู้ให้บริการคร่ำ การบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน เพื่อป้องกันการบุกรุกจากผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาต เช่น การลาดตระเวน เป็นต้น

6) การเข้าถึง การบริการคร่ำการบิน (Catering Supplies) และ การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ต้องจำกัดเฉพาะผู้ที่มีความจำเป็นในการ เข้าไปปฏิบัติงาน โดยจะต้องได้รับการตรวจค้นและได้รับการฝึกอบรมในการจัดการรักษาความปลอดภัย การบริการคร่ำการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร บนอากาศยาน (Catering Stores) และได้รับอนุญาตจากหน่วยงานเท่านั้น

7) การบริการคร่ำการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่มาจากพื้นที่ที่ไม่ได้รับการรักษาความปลอดภัยจะต้อง ผ่านกระบวนการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยก่อนเข้าสู่เขตหวงห้ามหรือก่อนนำขึ้นบน อากาศยาน

8.4.4.3 การขนส่ง การบริการคร่ำการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ

1) ผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องมีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยให้กับ การบริการคร่ำการบิน (Catering Supplies) และ การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่อยู่ระหว่างทำการขนส่งให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือ อาจใช้วิธีดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัย การบริการคร่ำการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ที่อยู่ ระหว่างการทำการขนส่งให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2) จัดให้มีการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยรถเข็น อาหาร เครื่องดื่ม และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนอากาศยานจากพนักงานที่ได้รับการอบรม เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีวัตถุต้องห้าม หรือมีการแทรกแซง โดยจะต้องมีการทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ว่าได้มีการตรวจสอบแล้วในรูปแบบของ การปิดผนึก (Seal) หรือทำการล็อคทันทีหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจสอบ โดยผู้ที่มีหน้าที่ตรวจจะต้อง

ลงรายละเอียดการตรวจสอบและลงลายมือชื่อกำกับในเอกสารการขนส่งของผู้ให้บริการครัวการบิน ผู้ทำการขนส่งไปยังอากาศยานรวมถึงในเอกสารคำสั่งหรือรายการของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

3) จัดให้มีการควบคุมการใช้งานผนึก (Seal) ที่จะนำไปใช้ควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) เพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงและนำไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต

4) ยานพาหนะที่จะนำการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) บรรทุกไปยังอากาศยานจะต้องได้รับการตรวจค้นหรือการควบคุมการรักษาความปลอดภัยโดยผู้ผ่านการฝึกอบรมตามที่แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) กำหนด เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีผู้ไม่ได้รับอนุญาตหรือวัตถุต้องห้ามซุกซ่อนอยู่ภายใน หลังจากนำการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) ขึ้นไปยังยานพาหนะแล้ว ยานพาหนะนั้นจะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยโดยวิธีที่เหมาะสม เช่น จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยไปกับยานพาหนะนั้น ใส่กุญแจปิดล็อก หรือปิดผนึก (Seal) ที่สามารถบ่งบอกร่องรอยการแทรกแซงได้ (Tampered Evident)

5) การบริการครัวการบิน (Catering Supplies) และ การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) รวมถึงพนักงานและสิ่งของใด ๆ ของผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยานที่ตั้งอยู่นอกพื้นที่สนามบิน ต้องผ่านมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบิน ณ จุดตรวจค้นที่สนามบินจัดไว้ ก่อนได้รับอนุญาตให้เข้าสู่เขตหวงห้าม

6) ในระหว่างการขนส่ง พนักงานขับรถต้องไม่จอดยานพาหนะทิ้งไว้โดยไม่มีการควบคุมดูแล หากมีความจำเป็น หลังจากกลับมาที่ยานพาหนะแล้วจะต้องทำการตรวจสอบการปิดล็อกและการปิดผนึกในส่วนที่บรรทุก รวมถึงการปิดผนึกกรณีรถเข็น อาหาร และเครื่องดื่ม และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนอากาศยาน อีกครั้ง

8.4.4.4 บุคคลากรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน

1) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องดำเนินการให้บุคคลากรที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงระเบียบและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) ผู้ให้บริการครัวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องดำเนินการให้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่นำมาใช้ เช่น เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (WTMD) เครื่องมือตรวจจับแบบมือถือ (HHMD) เครื่องมือ X-ray เครื่องมือตรวจจับวัตถุระเบิด (ETD) ปฏิบัติสอดคล้อง

กับบทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงระเบียบและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

8.4.4.5 การประเมินประสิทธิผลด้านการรักษาความปลอดภัย

เพื่อให้แน่ใจว่ามาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่จัดทำขึ้นได้นำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ผู้ให้บริการการบริการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน ต้องดำเนินการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) รวมถึงระเบียบและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

หมายเหตุ : กรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดหาสิ่งอุปโภคและบริโภคที่จะนำขึ้นอากาศยานของตนที่จัดหาจากผู้ให้บริการที่ไม่ใช่บริษัทการบริการบิน เช่น ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ที่ตั้งอยู่ทั้งในและนอกพื้นที่สนามบิน ให้เป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมถึงไม่มีอาวุธ วัตถุหรืออุปกรณ์ใด ๆ ซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้ก่อนที่จะนำขึ้นบนอากาศยาน รวมถึงระบุมตรการดังกล่าวไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) ด้วย

บทที่ 9 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

9.1 เครื่องมือรักษาความปลอดภัย

วัตถุประสงค์ของบทนี้ คือ เพื่อระบุรายละเอียดของหลักเกณฑ์ (Criteria) ที่ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน และบุคคล หรือหน่วยงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจะต้องนำไปใช้ในการจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้ในการดำเนินงานและซ่อมบำรุงเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้สนับสนุนกิจกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) แผนรักษาความปลอดภัยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOSP) แผนรักษาความปลอดภัยให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน และบุคคล หรือหน่วยงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ควรระบุรายละเอียดชนิด แบบ รุ่น จำนวนและที่ตั้งของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

9.2 การใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและการบำรุงรักษา

ผู้ดำเนินการจะต้องจัดส่งรายละเอียดของอุปกรณ์ แบบ และรุ่นของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่จะใช้ตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อขอความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นเวลาอย่างน้อย 3 เดือนล่วงหน้า โดยการกำหนดค่าตรวจรับมาตรฐานขั้นต่ำเครื่องมือรักษาความปลอดภัยควรกำหนดให้เป็นไปตามคู่มือสำหรับระบบและอุปกรณ์การตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Guidance for security screening equipment and system)

การใช้งานของเครื่องมือรักษาความปลอดภัย เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้น โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้นมีความรับผิดชอบในการทำให้แน่ใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสามารถทำงานสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ถูกระบุและข้อกำหนดของใบอนุญาตก่อนที่จะนำมาใช้งานจริง หน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจค้นจะต้องแน่ใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยถูกนำมาใช้อย่างถูกต้องมีการซ่อมบำรุงในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและอยู่ในสภาพใช้งานได้ โดยวิศวกรและพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมมาโดยตรง

การซ่อมบำรุงเครื่องมือรักษาความปลอดภัยอย่างถูกต้องและเหมาะสมเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้จะสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ การซ่อมบำรุงจะต้องถูกดำเนินการโดยพนักงานผู้มีคุณสมบัติและผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสอดคล้องกับคู่มือและแนวทางการใช้เครื่องมือที่จัดทำโดยบริษัทผู้ผลิต

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจค้นจะต้องกำหนดให้บริษัทผู้ผลิตเครื่องมือรักษาความปลอดภัยทำการแจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบการตรวจค้น เมื่อเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมีการตัดแปลงหรือปรับปรุง

9.3 การตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration)

หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการตรวจค้นจะต้องแน่ใจว่าได้มีการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) เครื่องมือรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยทำงานเป็นปกติ ในขณะที่นำมาใช้ในการดำเนินงาน ตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ผู้มีความรับผิดชอบในการตรวจค้นจะต้องเก็บรายละเอียดผลการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) ของเครื่องมือรักษาความปลอดภัย รวมถึงข้อมูลการซ่อมบำรุงเครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ถ้าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยใด ๆ ไม่ผ่านการตรวจสอบปรับแต่ง (Calibration) หรือ มีหลักฐานที่ทำให้เชื่อว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยดังกล่าว ไม่สามารถทำงานได้อย่างเหมาะสม หน่วยงานที่รับผิดชอบการตรวจค้นต้องทำให้แน่ใจว่า ได้เลิกใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยดังกล่าวในการใช้ดำเนินงาน และจะไม่นำมาใช้อีก จนกว่าหน่วยที่รับผิดชอบในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยได้ตรวจสอบแล้ว ได้ผลเป็นที่น่าพอใจว่าเครื่องมือดังกล่าวได้ถูกซ่อมบำรุงและพร้อมที่จะถูกนำมาให้บริการอีก

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพในการทำงานของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยผ่านการตรวจสอบรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัย (Inspection) และการทดสอบ (Test) เพื่อทำการประเมินว่าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการนำมาใช้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ ทั้งนี้ ถ้าเครื่องมือรักษาความปลอดภัยทำงานไม่ได้ตามมาตรฐาน จะถือว่าแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องมีความบกพร่องและจะต้องดำเนินการแก้ไข

9.4 การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยมาใช้งาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะไม่จัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ดำเนินการ การจัดหาเครื่องมือรักษาความปลอดภัยนั้นเป็นเรื่องของธุรกิจและขึ้นอยู่กับความต้องการเครื่องมือของแต่ละองค์กร

เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ถูกใช้เพื่อการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ จะต้องจัดเป็นประเภท มีการออกแบบ และคุณสมบัติเฉพาะ ชุดของการบริการการซ่อมบำรุงทางเทคนิคจะต้องถูกรวบรวมอยู่ในสัญญาการซื้อขาย

เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ผู้ดำเนินการจะนำมาใช้ต้องอยู่ในรายการเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่หน่วยงาน Transportation Security Administration (TSA) หรือหน่วยงาน European Civil Aviation Conference (ECAC) ให้การเห็นชอบ สำหรับประเภทของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ Transportation Security Administration (TSA) หรือหน่วยงาน European Civil Aviation Conference (ECAC) ไม่ได้ระบุไว้ในรายการเห็นชอบ กทท. จะเป็นผู้พิจารณาเป็นรายกรณี ในกรณีผู้ดำเนินการได้จัดซื้อมาแล้วก่อนแล้วให้ผู้ดำเนินการทำการซ่อมบำรุงตามระยะเวลา (Preventive maintenance) และทำการทดสอบ

ประจำวัน (Daily test) ก่อนใช้งานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของเครื่องมือรักษาความปลอดภัย โดยการใช้งานเครื่องมือรักษาความปลอดภัยต้องให้เหมาะสมตรงกับคุณสมบัติของเครื่องนั้น ๆ

9.5 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน

เกณฑ์ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) จะต้องถูกนำมาใช้กับเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน ซึ่งถูกนำมาใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

9.6 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ

เกณฑ์ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) จะต้องถูกนำมาใช้กับเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ ซึ่งใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

9.7 มาตรฐานและขั้นตอนการทดสอบเครื่องมือเอกซเรย์

เกณฑ์ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) จะต้องถูกนำมาใช้กับเครื่องมือเอกซเรย์ ซึ่งใช้สนับสนุนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(ว่าง)

บทที่ 10 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องพัฒนา นำไปปฏิบัติ และคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยต้องกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของแผนฝึกอบรมบุคลากรที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะลงนามในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)

10.1 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

10.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อกำหนดแนวทางในการคัดเลือกบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย
- 2) เพื่อให้บุคคลที่มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้รับการฝึกอบรมเพื่อปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) จะต้องมีข้อกำหนดอย่างน้อยครอบคลุมถึงพนักงานตรวจค้น (Screener) ผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Inspector) ครูผู้สอน (Instructor) พนักงานรักษาความปลอดภัย (Security Guard) หัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน (Internal Auditor) เพื่อจัดทำข้อกำหนดในการสร้างระบบรับรองบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย
- 3) เพื่อจัดการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Personnel) และบุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัย (Non-Security Personnel) ของผู้ดำเนินการ รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เกิดความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness)

10.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ

ห้ามหน่วยงานผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน และบุคคลหรือหน่วยงานอื่นใดที่มีหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทย ใช้พนักงานของหน่วยงานโดยตรงหรือพนักงานโดยสัญญาจ้างปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ยกเว้นบุคคลนั้นได้รับการฝึกอบรมตามที่ระบุในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

แต่ละหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต้องแน่ใจว่า บุคคลใด ๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย มีความรู้เกี่ยวกับบทบัญญัติในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) คำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและข้อนแนะนำการรักษาความปลอดภัย แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASP) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบแล้ว และแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการในระดับที่บุคคลจำเป็นต้องรู้เพื่อปฏิบัติหน้าที่

บทที่ 11 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมิชอบด้วยกฎหมาย

11.1 การจัดการกับอุบัติการณ์

11.1.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของบทนี้ คือ เพื่อระบุรายละเอียดการจัดการเมื่อเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือมีผลกระทบต่อประเทศไทย เพื่อระบุรายละเอียดข้อกำหนดสำหรับการจัดการการเก็บรักษาแผนเผชิญเหตุ รวมทั้งการใช้แผนเผชิญเหตุตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนในประเทศไทยเมื่อจำเป็น

11.1.2 หน้าที่รับผิดชอบ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการต่ออุบัติการณ์และสร้างมาตรการที่เพียงพอสำหรับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่มีต่อการบินพลเรือน โดยปรึกษาร่วมกับหน่วยงานรัฐอื่น ๆ รวมทั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงมีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนากระบวนการ ขั้นตอนการให้ข้อมูลแก่สื่อมวลชน รวมถึงการสื่อสารข้อมูลที่มีชั้นความลับกับรัฐต่าง ๆ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหน่วยงานที่มีความเหมาะสมอื่น ๆ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้อง

1) สนับสนุนการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือนทั้งภายในเขตหรือนอกเขตน่านฟ้าไทย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการดำเนินงานภายในเขตน่านฟ้าไทย

2) จัดหาคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์และข้อมูลให้กับรัฐบาล รัฐมนตรี และประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

3) รักษาไว้ซึ่งความร่วมมือและให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกันต่อหน่วยงานอื่น ๆ ตามความเหมาะสม

การตอบสนองของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการจัดการแผนเผชิญเหตุมีรายละเอียด ดังนี้

1) ทำให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม ได้จัดทำแผนเผชิญเหตุเพื่อให้แน่ใจว่ามีทรัพยากรพร้อมที่จะป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยแผนเผชิญเหตุนี้ควรมีการฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมอย่างสม่ำเสมอ

2) ทำให้แน่ใจว่า บุคคลที่มีอำนาจและได้รับการอบรมอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งจะลงมือปฏิบัติงานที่สนามบินในการช่วยเหลือ ดำเนินงานกับกรณีที่สงสัยหรือเหตุการณ์จริงว่ามีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การจัดการในเรื่องนี้ดำเนินการโดยความร่วมมือกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3) จัดทำมาตรการในการป้องกันอากาศยาน เมื่อมีข้อสงสัยที่มีเหตุอันควรว่าอากาศยานอาจถูกการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในขณะที่จอดอยู่บนพื้นดิน และให้มีการแจ้งก่อนการมาถึงของอากาศยานให้กับหน่วยงานของสนามบิน

4) จัดทำขั้นตอนสำหรับตรวจสอบอากาศยาน รวมถึงแจ้งผู้ดำเนินการเมื่อมีข้อสงสัยที่มีเหตุอันควรที่อากาศยานอาจมีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เกี่ยวกับการซ่อนอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ

5) ทำให้แน่ใจว่ามีการเตรียมการสำหรับการสืบสวนและการจัดการของวัตถุต้องสงสัยตามความจำเป็นในการก่อวินาศกรรมหรือวัตถุอันตรายอื่นที่สามารถนำมาใช้ได้

ผู้ดำเนินการต้องทำการแจ้งเมื่อเกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบทันทีด้วยวาจา โดยแจ้งไปยังหมายเลขติดต่อที่ระบุในผังการแจ้งเหตุของแผนเผชิญเหตุที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหลังจากนั้น ให้รายงานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยใช้แบบฟอร์ม “ใบรายงานเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE)” และทำการส่งรายงานเบื้องต้นภายใน 7 วัน พร้อมทั้งดำเนินการส่งรายงานสรุปภายใน 30 วัน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดเตรียมแผนเผชิญเหตุซึ่งมีรายละเอียดในการตอบสนองต่ออุบัติเหตุต่าง ๆ โดยมีการจัดการล่วงหน้าเพื่อเตรียมพร้อมรับการติดต่อประสานงานจากญาติและเพื่อนของผู้โดยสารบนอากาศยานที่เกิดการกระทำแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย และจัดฝึกอบรมให้กับบุคลากรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อทำงานในฐานะทีมฉุกเฉินต่าง ๆ

ผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและพัฒนาแผนเผชิญเหตุของสนามบินและนำแผนเผชิญเหตุของสนามบินไปปฏิบัติจริง รวมทั้งรับผิดชอบในการติดต่อประสานงานหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่สนามบิน นอกจากนี้ ผู้ดำเนินการสนามบินยังมีหน้าที่รับผิดชอบในการทำให้เกิดความมั่นใจว่าเครื่องช่วยการเดินอากาศทั้งหมด การบริการจราจรทางอากาศ (ATS) การบริการสื่อสาร การให้ความช่วยเหลือด้านการแพทย์ การเฝ้าระวังรักษาจิตใจ โดยการประสานงานกับหน่วยงานด้านสาธารณสุขและด้านสังคมสงเคราะห์ และการบริการสนับสนุนภาวะฉุกเฉินอื่น ๆ ได้ถูกจัดให้มีความพร้อมอยู่เสมอสำหรับรองรับอากาศยานที่ถูกก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรืออากาศยานที่ถูกขู่ว่าจะถูกก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานในขณะที่อากาศยานดังกล่าวจอดอยู่ในพื้นที่สนามบินในระหว่างที่เกิดเหตุ

หน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้รับข้อมูลที่บ่งชี้ว่าอาจจะเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่กำลังจะเกิดขึ้น กำลังเกิดขึ้นหรือเสร็จสิ้นลงแล้ว จะต้องแจ้งเตือนภัยตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการและแผนเผชิญเหตุ

11.1.3 การปฏิบัติการแรกเริ่ม

หน่วยงานทั้งหมดที่ได้รับข้อมูลที่บ่งชี้ว่าอาจจะเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่กำลังจะเกิดขึ้น กำลังเกิดขึ้นหรือเสร็จสิ้นลงแล้ว หน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องเริ่มปฏิบัติการตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เหมาะสม

ในการปฏิบัติการตลอดช่วงเวลาทั้งหมด จะต้องรวมถึงการกระจายข้อมูลข่าวสารไปยังทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมตามแผนเผชิญเหตุ ตามการประเมินข้อมูลข่าวสารและตามข้อตกลงเกี่ยวกับการปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานทั้งหมดที่ได้รับการแจ้งข้อมูลข่าวสารดังกล่าว มีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารนั้นไว้เป็นหลักฐานให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ เพื่อเป็นประโยชน์ในการประเมินสถานการณ์

การประเมินภัยคุกคามที่ชัดเจนและมีเหตุผลจะต้องเกิดจากการนำข้อมูล และหลักฐานที่มีอยู่มาใช้ก่อนที่จะตัดสินใจปฏิบัติการใด ๆ ต่อไป สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการประเมินภัยคุกคามโดยดำเนินการร่วมกันกับผู้รับข้อมูลข่าวสาร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ดำเนินการสนามบิน) ในการทำการประเมินภัยคุกคามจะใช้วิธีการระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้ (Positive Target Identification, PTI) ในการจัดประเภทภัยคุกคามเป็น “เฉพาะเจาะจง” (Specific) “ไม่เฉพาะเจาะจง” (Non-Specification) หรือ “ไม่จริง” (Hoax) การระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้ในบริบทของการแจ้งสถานการณ์นี้ ต้องกำหนดให้การแจ้งข้อมูลข่าวสารระบุสิ่งที่อ้างอิงเฉพาะเจาะจงต่อเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง (ในกรณีของอากาศยานจะต้องระบุเลขที่เที่ยวบิน (Flight Number) เวลาออกเดินทาง (Departure Time) หรือสถานที่จริง ณ เวลาที่แจ้งเหตุการณ์) และจะต้องรวมถึงข้อมูลเฉพาะเจาะจงอื่น ๆ ที่เพิ่มความน่าเชื่อถือต่อวิธีการแจ้งระบุเป้าหมายที่ยืนยันได้จริงนั้น ถือว่าเป็นความลับที่สุด

เมื่อได้มีการประเมินภัยคุกคามแล้ว ให้กระจายข้อมูลไปยังทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการปฏิบัติการต่อไปให้สอดคล้องกับแผนเผชิญเหตุที่เหมาะสม

11.1.4 การสั่งการ

การสั่งการระดับบริหาร (Executive Command) เพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย เป็นหน้าที่รับผิดชอบของประธานคณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหาค่าการร้ายสากล (นอก.) ในกรณีที่ประธานคณะกรรมการไม่อยู่ ให้เป็นความรับผิดชอบของรองประธานคณะกรรมการ

การสั่งการระดับปฏิบัติการ (Operational Command) เพื่อตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในประเทศไทย เป็นหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับ

มอบหมายในเรื่องนี้ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในกรณีที่การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นกับอากาศยาน การสั่งการระดับปฏิบัติการจะถูกดำเนินการโดย

1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในขณะที่อากาศยานทำการบิน หรืออากาศยานกำลังเคลื่อนตัวบนทางขับทันทีหลังจากนำอากาศยานลงจอดจนกระทั่งอากาศยานหยุด หรือนับจากเวลาที่อากาศยานเริ่มเคลื่อนตัวบนทางขับก่อนนำอากาศยานขึ้นบิน จนกระทั่งถึงเวลาที่อากาศยานได้บินออกจากรันเวย์ไทย

2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ นับจากเวลาที่อากาศยานหยุดเคลื่อนตัวหลังจากอากาศยานลงจอดจนกระทั่งถึงเวลาที่สถานการณ์สิ้นสุดลงหรือเวลาที่อากาศยานเริ่มเคลื่อนตัวบนทางขับก่อนจะนำอากาศยานขึ้น

11.1.5 การควบคุม

เพื่อที่จะลดระดับผลของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่อาจนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและการทำลายทรัพย์สิน ต้องมีการจัดเตรียมเพื่อการตอบสนองที่มีประสิทธิภาพกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบอื่น ๆ ในการใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานของอากาศยาน ซึ่งขึ้นอยู่กับกรณีที่การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในขณะที่จอดอยู่บนดินแดนของราชอาณาจักรจนกระทั่งมีการเดินทางต่อไปได้

เมื่อได้รับแจ้งการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมที่จะปฏิบัติการใช้ศูนย์ควบคุมอุบัติเหตุการณ์แห่งชาติ (The National Incident Control Center: NICC) และดำเนินการกิจกรรมอื่น ๆ ตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง

ทุกหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการและปฏิบัติการของศูนย์ควบคุมอุบัติเหตุการณ์แห่งชาติ (The National Incident Control Center: NICC) จะต้องทำให้มั่นใจว่าศูนย์เหล่านี้ได้รับการดูแลรักษาและทดสอบเป็นประจำ และอุปกรณ์การสื่อสารทั้งหมดใช้งานได้ตามต้องการ

เมื่อได้รับการแจ้งการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นที่สนามบินหรือมีผลกระทบต่ออากาศยานขณะทำการบิน เป็นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการสนามบินในการเริ่มปฏิบัติการของศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (The Emergency Operation Center: EOC) และดำเนินการอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับแผนเผชิญเหตุสนามบิน

กลุ่มสำหรับการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน (An Aviation Security Response Group) จะต้องถูกจัดตั้งขึ้นภายใต้การจัดการของศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) เพื่อการจัดการและประสานงานในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจี้อากาศยาน

กลุ่มสำหรับการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบิน ควรมีองค์ประกอบ ดังนี้

- 1) ส่วนรักษาความปลอดภัยของสนามบิน
- 2) หน่วยงานผู้ดำเนินการสนามบิน
- 3) ตัวแทนสถานีผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- 4) หน่วยงานผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- 5) หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- 6) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 7) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- 8) หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบินจะเป็นศูนย์ประสานงานที่สำคัญสำหรับควบคุมและประสานงานกับหน่วยงานที่ต้องตอบสนองด้านการบินในระดับสนามบิน บทบาทพื้นฐานของกลุ่มการตอบสนองการรักษาความปลอดภัยการบินในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่สนามบิน คือสนับสนุนทางเทคนิคและคำแนะนำการดำเนินงานด้านการบินให้กับผู้สั่งการจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ การใช้กลไกสนับสนุนจากองค์กรอุตสาหกรรมการบินและทรัพยากรของสนามบิน

11.1.6 การจัดการให้บริการในการเดินอากาศ

ในกรณีที่อากาศยานที่ถูกการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายผ่านเข้ามาในน่านฟ้าไทย และมีความประสงค์ที่จะลงจอด ณ สนามบินใด ๆ ของประเทศไทย หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ ต้องให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองเที่ยวบินดังกล่าวและจะต้องเตรียมพร้อมต่อการลงจอดฉุกเฉิน และดำเนินการตามความเหมาะสม เพื่อเร่งการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงจอดรวมถึงการอนุญาตให้ลงจอด

เมื่ออากาศยานลงจอดในจุดจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) แล้ว ให้ดำเนินการตามแผนเผชิญเหตุที่เหมาะสม

เมื่ออากาศยานจอดเรียบร้อยแล้วจะต้องนำมามาตรการที่สามารถปฏิบัติได้ที่เหมาะสมต่าง ๆ มาใช้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าอากาศยานได้ถูกหน่วงเหนี่ยวให้จอดอยู่กับพื้น เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นที่อากาศยานจะต้องเดินทางต่อไปเพื่อรักษาชีวิตคนที่อยู่บนอากาศยาน การพยายามที่จะถ่วงเวลาอากาศยานที่จอดอยู่บนพื้นดินจะต้องไม่ทำให้อากาศยานใช้การไม่ได้ เพื่ออาจมีกรณีที่จำเป็นต้องให้อากาศยานออกเดินทางได้

ประเทศไทยจะต้องปรึกษารัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศและจะต้องร่วมมือกับรัฐอื่น ๆ เพื่อจุดประสงค์ของการเตรียมการตอบสนองร่วมกันของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในขอบเขตที่สามารถปฏิบัติได้ เมื่อใช้มาตรการในดินแดนของรัฐ เพื่อให้ผู้โดยสารและ

ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานของอากาศยานเป็นอิสระจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ประเทศไทยจะต้องใช้ประสบการณ์และความสามารถของรัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศรัฐของผู้ผลิต และรัฐของผู้จดทะเบียนอากาศยาน ถ้าจำเป็น

ในกรณีที่อากาศยานที่ถูกการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายผ่านเข้ามาในน่านฟ้าไทย หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องให้ความช่วยเหลือในการคุ้มครองเที่ยวบินขณะอยู่ในน่านฟ้าไทย หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องส่งข้อมูลไปยังรัฐอื่น ๆ ที่มีความรับผิดชอบด้านการควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องซึ่งรวมถึงหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของสนามบินปลายทางและสนามบินที่คาดว่าจะลงจอดเพื่อจะได้มีการดำเนินการเตรียมพร้อมที่เหมาะสม ณ สนามบินที่อากาศยานจะลงจอดนั้น

เมื่อได้รับการแจ้งเหตุการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายรวมถึงอากาศยานที่ผิดปกติ (อากาศยานที่ล้มเหลวในการตอบสนอง) ที่เกิดขึ้นที่สนามบินหรือมีผลกระทบต่ออากาศยานที่ทำการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการสนามบินเป็นผู้รับผิดชอบในการเริ่มดำเนินการจัดการตามแผนและปฏิบัติการเพิ่มเติมจากนี้ตามกระบวนการที่ได้รับการเห็นชอบ

11.1.7 การสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงกลาโหมจะสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญ ในกรณีที่มีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ซึ่งบทบาทและความรับผิดชอบของทีมที่ให้การสนับสนุนดังกล่าวและวิธีการติดต่อเพื่อให้มาเริ่มปฏิบัติการ ควรจะถูกรวบรวมไว้ในแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง

ทีมผู้เชี่ยวชาญสนับสนุนสำหรับการตอบสนองการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายจะขึ้นอยู่กับลักษณะและรูปแบบของเหตุการณ์ แต่ในเหตุการณ์การจี้อากาศยานจะต้องรวมถึง

- 1) ทีมเจรจาต่อรองตัวประกัน (Hostage Negotiation Team)
- 2) ผู้แทนกระทรวงกลาโหม
- 3) ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- 4) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ
- 5) ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 6) ล่ามเพื่อช่วยเหลือในการเจรจาต่อรอง
- 7) นักจิตวิทยา
- 8) ผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ ตามความจำเป็น

11.1.8 สื่อมวลชน

ให้ประธานศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้แถลงข่าวหรือให้ข้อมูลกับสื่อมวลชน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการประเมินสถานการณ์ ประเภทของการกระทำอันเป็นการแทรกแซง

โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และระดับของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนั้น โดยห้องแถลงข่าวต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอและพร้อมต่อการใช้งาน โดยต้องแยกออกจากศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC)

ในระหว่างการเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมีขอบด้วยกฎหมาย ซึ่งหากสนามบินประเมินสถานการณ์ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้วเห็นว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบในระดับประเทศ ข้อมูลทั้งหมดจะต้องถูกส่งผ่านและจัดการโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายภายใต้การประสานงานกับประธานศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) เพื่อให้แน่ใจว่าได้ควบคุมข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องกับสื่อมวลชน ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับการสั่งการระดับบริหาร (Executive Command) ซึ่งเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการนโยบายและอำนาจการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (นอภ.)

เพื่อให้การให้ข้อมูลแก่สื่อมวลชนที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีการประสานข้อมูลระหว่างผู้สั่งการในระดับปฏิบัติการ (Operational Commander) หน่วยงานกำกับดูแล หน่วยงานภาครัฐ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้น ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการให้ข้อมูลที่ขัดแย้งหรือให้ข้อมูลที่ผิดพลาดซึ่งสื่อมวลชนจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคโดยหลีกเลี่ยงความเสี่ยงใด ๆ ที่จะทำให้สถานการณ์เลวร้ายลงและสื่อมวลชนต้องได้รับข้อมูลอย่างสมเหตุสมผล

11.1.9 การทบทวนอุบัติการณ์

หลังจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมีขอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้น ต้องมีการทบทวนและวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อดูประสิทธิผลของมาตรการรักษาความปลอดภัยและกระบวนการที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และทำการปรับเปลี่ยนแผนตามความจำเป็นทันทีที่เป็นไปได้หลังจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมีขอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นในหรือเกี่ยวข้องกับประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น หน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์จะต้องจัดทำรายงานถึงบทบาทหน้าที่ รายละเอียดของปัญหาและความสำเร็จในการเผชิญปัญหาหรืออย่างไรอย่างหนึ่ง ความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความมีประสิทธิผลของการติดต่อสื่อสารและการสังเกตตามความจำเป็นเพื่อแก้ไขหรือปรับปรุงแผนเผชิญเหตุหรือข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

ผลของการทบทวนและการวิเคราะห์จะต้องถูกส่งให้ผู้ที่มีส่วนร่วม พร้อมกับคำแนะนำใด ๆ ที่อาจจะ เป็นข้อปรับปรุงและแก้ไขความบกพร่อง การปรับปรุงใด ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จะต้องประสานกับหน่วยงานมีอำนาจที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอย่างใกล้ชิดผ่านทางคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) และคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (ASC)

ภายหลังการทบทวนและการวิเคราะห์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องจัดให้มีการประชุมหารืออย่างเป็นทางการเพื่อวิจารณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งหมด ซึ่งจะต้องมีตัวแทนของผู้ดำเนินการและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

11.1.10 การรายงาน

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายภายในประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องส่งข้อมูลไปยังรัฐที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจราจรทางอากาศ รวมถึงสนามบินปลายทางที่คาดหมาย เพื่อให้มีเตรียมการป้องกันอย่างเหมาะสมและทันเวลาระหว่างเส้นทางการบินก่อนถึงสนามบินปลายทาง

ก่อนการลงจอดของอากาศยานซึ่งอยู่ภายใต้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องแจ้งรัฐที่อากาศยานจดทะเบียนและรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศทันที เกี่ยวกับการลงจอดและต้องส่งผ่านข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ต่อ

- 1) รัฐที่จดทะเบียนและรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- 2) รัฐซึ่งมีประชาชนเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์
- 3) รัฐซึ่งประชาชนถูกจับเป็นตัวประกัน
- 4) รัฐซึ่งมีประชาชนอยู่บนอากาศยาน
- 5) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องเตรียมและส่งรายงานสองฉบับให้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังต่อไปนี้

- 1) รายงานเบื้องต้นของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รายงานฉบับนี้จะต้องส่งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายใน 30 วัน โดยใช้ภาษาที่ใช้งานภาษาใดภาษาหนึ่งขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2) รายงานฉบับสมบูรณ์ของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รายงานฉบับสมบูรณ์ฉบับนี้ จะต้องถูกส่งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายใน 60 วัน โดยใช้ภาษาที่ใช้งานภาษาใดภาษาหนึ่งขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

11.2 แผนเผชิญเหตุสำหรับผู้ดำเนินการ

ผู้ดำเนินการ และหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทย จะต้องมีความมั่นใจว่า เมื่อเกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยหรือเกิดการละเมิดการรักษาความปลอดภัย หรือความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมการบินหรือการเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จะมีการปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเหมาะสม โดยให้เป็นไปตามลักษณะการดำเนินงานของผู้ดำเนินการ และเป็นไปตามการประเมินความเสี่ยง

แผนต่าง ๆ เหล่านี้ควรต้องรวมการประสานงานระหว่างผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ ตำรวจท้องที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เข้าไว้ในแผนและควรจะระบุถึงหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

- 1) หน้าที่รับผิดชอบของผู้ดำเนินการสนามบิน ที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบิน และต่อผู้ใช้สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการระบุจุดจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position) ลงในแผนเผชิญเหตุของสนามบิน
- 2) หน้าที่รับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่มีต่อผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน และอากาศยาน
- 3) หน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- 4) หน้าที่รับผิดชอบของตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ส่งทราบตัวตน
- 5) หน้าที่รับผิดชอบของหัวหน้าเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องถิ่น
- 6) หน้าที่รับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งโดยปกติสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับแจ้งเมื่อเกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายโดยทันทีด้วยวาจาในเบื้องต้น

แผนต่าง ๆ เหล่านี้ ควรถูกจัดเตรียมไว้เพื่อความต่อเนื่องของการรักษาความปลอดภัย และเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย ความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมหรือการเมืองที่มีผลกระทบต่อการบินพลเรือน

ผู้ดำเนินการควรทำให้แน่ใจว่าได้มีการเก็บรวบรวมและเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และการละเมิดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อทำการวิเคราะห์และเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการจัดทำมาตรการที่จะป้องกันการเกิดเหตุการณ์ขึ้นอีก แผนงานต่าง ๆ ควรจะถูกแก้ไขเพิ่มเติมตามความจำเป็น และควรที่จะถูกทบทวน และทำให้ทันสมัยอย่างน้อยทุก 12 เดือน และในทุกครั้งที่มีการนำแผนไปปฏิบัติจริง

ผู้ดำเนินการจะต้องระบุถึงหน้าที่รับผิดชอบและการปฏิบัติที่กำหนดในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และการละเมิดการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และความขัดแย้งในระบบอุตสาหกรรมหรือการเมืองที่มีผลกระทบต่อการบินพลเรือนไว้ในเอกสารดังต่อไปนี้

- 1) แผนรักษาความปลอดภัย (Security Programs)
- 2) คำสั่งที่มีต่อพนักงาน (Staff Instruction)
- 3) แผนฝึกอบรมพนักงาน

เพื่อให้แน่ใจว่าหน่วยงานทั้งหมดรับทราบหน้าที่รับผิดชอบของตนเองและขั้นตอนทั้งหมดที่ถูกต้อง ผู้ดำเนินการต้องทบทวนขั้นตอนการทำงานตามบทนี้กับบุคลากรที่มีความรับผิดชอบของขั้นตอนต่าง ๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

แผนเผชิญเหตุจะต้องประกอบด้วยเนื้อหาที่สามารถรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การยึดอากาศยาน (สำหรับผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ)
- 2) การโจมตีด้วยอาวุธ หรือการก่อวินาศกรรมที่กระทำต่ออากาศยาน ต่อสิ่งปลูกสร้าง หรือต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่สนามบิน ซึ่งรวมถึงการโจมตีที่กระทำต่อพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน
- 3) การชู้วางระเบิด
- 4) การตรวจพบสิ่งของต้องสงสัยหรือวัตถุต้องห้าม ทั้งในพื้นที่สนามบิน และในอากาศยาน รวมถึงการเคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกจากพื้นที่
- 5) การควบคุมฝูงชน หรือเหตุการณ์ที่สื่อมวลชนมีความเกี่ยวข้อง
- 6) การจับตัวประกัน
- 7) การละเมิดด้านการรักษาความปลอดภัย ซึ่งมีผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของสาธารณชน หรือส่งผลกระทบต่อตรงต่อการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน

11.3 การฝึกซ้อม (Security Exercise)

การฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นการทดสอบการปฏิบัติของมาตรการและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายและความเหมาะสมของการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยจะต้องทำการฝึกซ้อมภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ ให้ครบทุกหัวข้อ ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนร่วมกับแต่ละผู้ดำเนินการ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยการฝึกซ้อมจะแบ่งออกตามประเภทของสนามบิน (Category of Airport) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด โดยมีจำนวนครั้งการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัย ดังนี้

ประเภทการฝึกซ้อม	การฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise) หรือการฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise)	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise)
ประเภทของสนามบิน		
สนามบินประเภทที่ 1	อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	อย่างน้อย ทุก 2 ปี
สนามบินประเภทที่ 2 - 6	อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	อย่างน้อย ทุก 3 ปี

หมายเหตุ รายชื่อของสนามบินประเภทที่ 1 - 6 จะถูกประกาศไว้ในระบบ AVSEC Secure Portal

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบก่อนจะมีการฝึกซ้อมแผน เพื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะทำการพิจารณาเข้าร่วมในทีมผู้ประเมินเมื่อเห็นสมควร

ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องจัดการฝึกซ้อมตามจำนวนครั้งที่กำหนดข้างต้น และอาจมีการเพิ่มจำนวนการฝึกซ้อมตามผลการประเมินความเสี่ยง

การฝึกซ้อมต้องมีการสรุปและประเมินผลโดยนำผลการประเมินมาปรับปรุง แก้ไข สำหรับใช้ในการฝึกซ้อมครั้งต่อไปและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับมือเมื่อเกิดเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยผลการฝึกซ้อมจะต้องจัดทำบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรและพร้อมให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบได้ทุกเมื่อ

(ว่าง)

บทที่ 12 การประเมินประสิทธิผล

12.1 แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP)

12.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
- 2) เพื่อให้แน่ใจว่ามาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่จัดทำขึ้นได้นำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 3) เพื่อหาจุดอ่อนในระบบรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- 4) เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขในการจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และปิดจุดอ่อนในระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

12.1.2 อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) โดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะลงนามในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการเข้าไปตรวจสอบว่ามีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงตรวจหาจุดอ่อนต่าง ๆ ในระบบการรักษาความปลอดภัย

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีความรับผิดชอบในการเข้าไปตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เพื่อหาจุดอ่อนในระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และรายงานผลการตรวจสอบดังกล่าวให้กับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ดำเนินการและผู้ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) จะต้องยินยอมให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามข้อ 5.2 ทำการตรวจสอบการดำเนินการในส่วนของตน

ผู้ดำเนินการและผู้ที่มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

12.2 กิจกรรมการควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีดังต่อไปนี้

12.2.1 การตรวจทั้งระบบ (Audit)

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Security Audit) เป็นการตรวจสอบเชิงลึกในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติทั้งระบบ

12.2.2 การตรวจสอบ (Inspection)

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Security Inspection) เป็นการตรวจสอบการนำข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไปปฏิบัติใช้ของผู้ดำเนินการบุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการรักษาความปลอดภัยการบิน

12.2.3 การทดสอบ (Test)

การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security test) เป็นการทดสอบมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินทั้งในรูปแบบลับและเปิดเผย โดยการจำลองสถานการณ์ความพยายามจะก่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

12.2.4 การสำรวจ (Survey)

การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Security Survey) เป็นการประเมินความต้องการด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการระบุจุดอ่อนต่าง ๆ ที่อาจจะถูกคนร้ายโจมตีหรือกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงการให้คำแนะนำปรับปรุงแก้ไขจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องที่มี

12.2.5 การสอบสวน (Investigation)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการสอบสวนการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นหรือที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยและ การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกรณีที่สำคัญโดยหน่วยงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ผลของการสอบสวนจะเป็นรายงานที่มีชั้นความลับ จะนำเสนอถึงผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

12.3 ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับ (Confidential Reporting System)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องจัดทำระบบรายงานที่มีชั้นความลับที่เปิดโอกาสให้ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน พนักงานภาคพื้น และสาธารณชนให้ข้อมูลแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือประเด็นซึ่งไม่เป็นการปฏิบัติตามข้อกำหนดตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ระบบการรายงานควรเป็นที่รับรู้ของสาธารณชนที่สนามบินและที่ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินว่ามีระบบนี้อยู่ สำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทยต้องมีการรับประกันว่ารายชื่อหรือข้อมูลใด ๆ ของผู้ให้ข่าวทางลับจะถูกเก็บไว้ด้วยความลับ

12.4 ฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องพัฒนาและรักษาไว้ซึ่งฐานข้อมูลทั้งหมดของข้อบกพร่องที่ระบุในระหว่างการดำเนินการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้าน (Inspection) การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey) การทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Test) และต้องใส่รายละเอียดข้อบกพร่องรวมถึงประเด็นของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดซึ่งจะนำเสนอภายใต้ระบบการรายงานที่มีชั้นความลับตามรายละเอียดข้อ 12.3 รายละเอียดของการดำเนินการแก้ไขจะถูกนำไปรวมไว้ตามความเหมาะสม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องรวบรวมการวิเคราะห์ของสาเหตุและรูปแบบของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างสม่ำเสมอ พร้อมกับรายละเอียดของการดำเนินการที่ทำให้การใช้งานของฐานข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ

12.5 การพิจารณาจัดทำแผนดำเนินการกิจกรรมควบคุมคุณภาพของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในการจัดทำแผนดำเนินการกิจกรรมควบคุมคุณภาพ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อพิจารณาจัดลำดับความสำคัญและกำหนดความถี่ในการดำเนินการกิจกรรมคุณภาพ โดยใช้ข้อมูลทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยตรง (Security Information) และข้อมูลทั่วไปของผู้ดำเนินการ (Non-Security Information) อย่างน้อย ดังนี้

1. threat assessment
2. risk management
3. extent of airport operations
4. frequency of aircraft operations
5. volume of aircraft operations
6. likelihood of as act of unlawful interference
7. presence of high-risk aircraft operators of flights
8. outcome of previous monitoring activities carried out by appropriate authority
9. outcome of previous monitoring activities carried out by regional or international organization
10. history of compliance with national requirements by the airport operators
11. history of compliance with national requirements by the aircraft operators

12. history of compliance with national requirements by any other regulated entities
13. finding of internal quality control measures, whenever they are required
14. new and emerging needs in the field of aviation security
15. reports of any security occurrences from the previous year
16. information regarding significant modifications during previous year in terms of airport layout or operation, or security equipment, etc.
17. information regarding significant modifications during previous year in terms of aircraft operations
18. a request from an airport operator
19. a request from an aircraft operator
20. a request from any other entities involved in the implementation of security measures

ทั้งนี้ เมื่อทำการรวบรวมข้อมูลทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยตรง (Security Information) และข้อมูลทั่วไป (Non-Security Information) ของผู้ดำเนินการที่อยู่ภายใต้แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (NCASQCP) แล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะพิจารณาแบ่งกลุ่มผู้ดำเนินการออกเป็นกลุ่มย่อย (sub-segment) ก่อนดำเนินการจัดลำดับความสำคัญ (Priority Ranking) และกำหนดความถี่ (Frequency) ในการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพสำหรับกลุ่มย่อยแต่ละกลุ่มต่อไป

ข้อมูลประกอบการพิจารณาแบ่งกลุ่มย่อยของผู้ดำเนินการแต่ละรายมีอย่างน้อย ดังนี้

1) ผู้ดำเนินการสนามบิน

- ประเภทของสนามบิน (ระหว่างประเทศ/ภายในประเทศ)
- ปริมาณเที่ยวบิน (จำนวนหรือความถี่)
- ขนาดของสนามบิน (พิจารณาจากจำนวนผู้โดยสาร)
- ภัยคุกคามด้านการรักษาความปลอดภัย

2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

- AOCs Certification
- ประเภทการให้บริการ (ระหว่างประเทศ/ภายในประเทศ)
- ขนาดของสายการบิน (พิจารณาจากจำนวนผู้โดยสาร)

3) ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม

- พื้นที่คลังอยู่ภายในสนามบินหรือภายนอกสนามบิน
- การตรวจค้นสินค้าหรือรับขนส่ง
- ประเภทของสนามบินที่ให้บริการ
- ปริมาณสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขนในปีที่ผ่านมา

4) ผู้ส่งทราบตัวตน

- สถานที่ตั้ง (ในพื้นที่สนามบิน/นอกพื้นที่สนามบิน)
- จำนวนของกิจกรรม
- มาตรการการควบคุมการรักษาความปลอดภัย

5) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ

- ประเภทของสนามบินที่ให้บริการ
- ลักษณะการให้บริการ (หอบควบคุมการบิน/ศูนย์ควบคุมการบิน)

6) ผู้ให้บริการคร่ำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับให้บริการบนอากาศยาน

- จำนวนสายการบินที่ให้บริการ
- ประเภทของการให้บริการ (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ/ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ)
- สถานที่ตั้ง (ในพื้นที่สนามบิน/นอกพื้นที่สนามบิน)
- รูปแบบการบริการคร่ำการบิน (ปรุ่งสด/สำเร็จรูป)

ทั้งนี้ รายละเอียดในการพิจารณาให้เป็นไปตามแผนการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประจำปี (AVSEC Annual Quality Control Activity Plan : QCP) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(ว่าง)

บทที่ 13 การปรับแผนรักษาความปลอดภัยและแผนเผชิญเหตุ

13.1 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของบทนี้เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องปรับส่วนประกอบของแผนรักษาความปลอดภัย โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของระดับภัยคุกคามที่อยู่ในเขตราชอาณาจักรไทย รวมถึงสถานการณ์ภัยคุกคามระหว่างประเทศ โดยกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลภัยคุกคามจะต้องผ่านการพิจารณาที่ถูกต้องเหมาะสม และเป็นความลับ

13.2 การประเมินภัยคุกคาม

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ (National Intelligence Agency : NIA) มีความรับผิดชอบในการเก็บรวบรวม ประเมิน และเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนในประเทศไทยและที่ส่งผลกระทบต่อประเทศ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องจะต้องถูกส่งไปยังสภาความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Council: NSC) และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ทบทวนระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนภายในราชอาณาจักรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนในการปรับปรุงองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภัยคุกคาม โดยอาศัยคำแนะนำของคณะกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งให้คำแนะนำการเปลี่ยนแปลงภัยคุกคามแก่ผู้ดำเนินการแต่ละราย และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเมื่อจำเป็น ซึ่งต้องอยู่บนพื้นฐานของวิธีการบริหารความเสี่ยง

ภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่มีผลกระทบต่อราชอาณาจักรไทย แบ่งได้เป็น 4 ระดับ ดังนี้

ก) ระดับที่ 1 ระดับต่ำ ไม่มีข้อมูลข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้ชี้ว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตี แต่มีความเป็นไปได้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยกลุ่มหรือบุคคลด้วยเหตุผลต่าง ๆ

ข) ระดับที่ 2 ระดับกลาง ข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้ชี้ได้ถึงโอกาสที่น่าจะเป็นไปได้ว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตี

ค) ระดับที่ 3 ระดับสูง ข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้ชี้ได้ถึงโอกาสที่น่าจะเป็นไปได้ว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตีระดับสูง

ง) ระดับที่ 4 ระดับสูงสุด ข่าวกรองที่สามารถระบุได้ชี้ชัดว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนเป็นเป้าหมายที่จำเพาะเจาะจงในการโจมตีอย่างแน่นอน

ระดับภัยคุกคามต่อการดำเนินการการบินพลเรือนในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ โดยมีแนวทางการปฏิบัติตามระดับภัยคุกคามด้านการบินพลเรือนอยู่ในคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทย มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับฐานที่บรรยายรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ถูกพิจารณาว่ามีความเพียงพอที่จะจัดการภัยความเสี่ยงระดับ 1 แต่จะต้องมีการเพิ่มมาตรการขึ้นเป็นระดับ 2 จนถึงระดับ 4 เมื่อมีภัยคุกคามสูงขึ้น การเพิ่มรูปแบบมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นและสำคัญในแผนเผชิญเหตุ ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม จะต้องจัดทำรายงานผลการประเมินความเสี่ยงและกำหนดมาตรการเพิ่มเติมเพื่อลดความเสี่ยง โดยให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทย (Thailand Aviation Security Risk Assessment Handbook)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับฐาน ที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เป็นพื้นฐานต่อการปกป้องอากาศยาน และเขตหวงห้ามของสนามบิน อย่างไรก็ตามสนามบินและโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอาจเป็นเป้าหมายของการโจมตีได้เช่นกัน เพราะอาจถูกมองว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญลักษณ์ของรัฐ ในกรณีเช่นนี้สิ่งที่ติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ภายนอกเขตหวงห้ามของสนามบินซึ่งอาจจะได้รับการจัดการรักษาความปลอดภัยไม่มากอาจจะตกเป็นเป้าหมายของการโจมตี มาตรการปกป้องสำหรับพื้นที่ดังกล่าวควรจะถูกพิจารณาและถูกนำไปปฏิบัติจริงตามความเหมาะสมกับระดับภัยคุกคาม

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจออกคำสั่งการรักษาความปลอดภัย (Security Directive) และจดหมายข่าว (Security Bulletin) ตามความเหมาะสม เพื่อที่จะได้ตอบสนองต่อการคุกคามโดยมีขอบด้วยกฎหมายอย่างรวดเร็ว ในขณะที่มาตรการปัจจุบันไม่เพียงพอ ไม่เหมาะสม หรือไม่ตรงกับสถานการณ์เร่งด่วนหรือเทคโนโลยี

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือพบว่ามี ความล้มเหลวใด ๆ ก็ตามที่ชี้เฉพาะได้ว่าเกิดขึ้นจากระบบ นโยบาย หรือขั้นตอนการปฏิบัติหรือจุดอ่อนใด ๆ ที่ระบุว่าเป็นผลมาจากการตรวจสอบจะได้รับการแก้ไขผ่านการแก้ไขที่เกี่ยวข้องในระดับชาติ แผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ

นอกจากนี้ในส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติยังจะมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในเรื่องดังต่อไปนี้

- ข้อมูลภัยคุกคาม
- การประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
- กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- มาตรฐาน ICAO และการปฏิบัติที่แนะนำ

บทที่ 14 การเงิน

การสนับสนุนทางการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

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

- 1) การพิจารณาร่วมกันควรเกิดขึ้นก่อนที่จะเกิดต้นทุนการรักษาความปลอดภัยจากผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือหน่วยงานอื่น ๆ
- 2) ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องอาจเรียกเก็บต้นทุนของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินจากผู้ให้บริการด้วยความยุติธรรมและเสมอภาคซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพิจารณาร่วมกัน
- 3) การเก็บค่าใช้จ่ายหรือการโอนต้นทุนการรักษาความปลอดภัยใด ๆ ควรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับต้นทุนที่ใช้ในการให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัยนั้น และไม่ควรให้เรียกเก็บเงินต้นทุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 4) ไม่ควรมีการแบ่งแยกผู้โดยสารประเภทต่าง ๆ เมื่อต้องเสียค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยในระดับต่างกัน ต้นทุนเพิ่มเติมเกิดจากระดับการรักษาความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นจากปกติแก่ผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งอาจเรียกเก็บได้จากผู้โดยสารเหล่านี้
- 5) เมื่อต้นทุนการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินได้รับการฟื้นฟูผ่านค่าใช้จ่าย วิธีการที่ใช้ควรจะต้องตัดสินใจโดยผู้มีอำนาจตามกฎหมาย (The method used should be discretionary) แต่ค่าใช้จ่ายควรตั้งอยู่บนพื้นฐานทั้งจำนวนผู้โดยสารหรือน้ำหนักอากาศยาน หรือจากปัจจัยทั้งสอง ต้นทุนการรักษาความปลอดภัยจัดสรรแก่ผู้เข้าสนามบินอาจเรียกคืนผ่านทางค่าเช่าหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ
- 6) ค่าใช้จ่ายอาจเก็บรวบรวมจากทั้งเป็นส่วนเพิ่มเติมของค่าใช้จ่ายที่มีอยู่หรือในรูปแบบของค่าใช้จ่ายส่วนที่แยกออกต่างหาก แต่ควรขึ้นอยู่กับบัญชีที่แยกจากกัน และเหตุผลที่เหมาะสม

นโยบายของประเทศไทยคือการเงินด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนเป็นต้นทุนการดำเนินงานของสนามบินและของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตลอดจนผู้ร่วมอุตสาหกรรมการบิน

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเงินสนับสนุนมาจากแหล่งรายได้ตามที่กำหนดในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(ว่าง)