

ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ว่าด้วยมาตรฐานกระบวนการดำเนินงานสนามบิน ระบบการตรวจสอบภายใน และระบบควบคุมดูแล การปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

พ.ศ. ๒๕๖๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๐/๑๕ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงออกระเบียบเพื่อกำหนดมาตรฐานคู่มือ การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กระบวนการดำเนินงานสนามบิน ระบบการตรวจสอบภายใน และระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วย มาตรฐานกระบวนการดำเนินงานสนามบิน ระบบการตรวจสอบภายใน และระบบควบคุมดูแล การปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร ของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๗”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิก

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

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

(๓) ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการ การดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๗ ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๗

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

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“เขตการบิน” (Airside) หมายความว่า พื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ตลอดจนถึงพื้นดิน และอาคารที่ติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าว ซึ่งมีการควบคุมการเข้าไปยังพื้นที่นั้นด้วย

“คู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” (Aerodrome Manual) หมายความว่า คู่มือที่จัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการ แก่สาธารณะ ซึ่งมีมาตรฐานและข้อมูลครบถ้วนตามที่กำหนดและได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ

“ผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน” หมายความว่า บุคคลผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ของการปฏิบัติการภายในสนามบิน หรือผู้ซึ่งสามารถเข้าถึงพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นที่อื่น ๆ

ภายในอาณาเขตสนามบิน ไม่ว่าจะบุคคลดังกล่าวจะเป็นลูกจ้างของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน หรือเป็นของบุคคลที่ได้รับการว่าจ้างหรือมอบหมายจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินให้มาดำเนินการแทน

“พื้นที่ขับเคลื่อน” (Manoeuvring Area) หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมถึงลานจอดอากาศยาน

“พื้นที่เคลื่อนไหว” (Movement Area) หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน

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

“สนามบิน” (Aerodrome) หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่น สำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบิน

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการมอบหมาย

หมวด ๑

กระบวนการดำเนินงานสนามบิน

ข้อ ๕ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจัดให้มีระเบียบเกี่ยวกับ กระบวนการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งมีรายละเอียดอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

- (๑) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (Aerodrome Data and Reporting)
- (๒) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (Control of Airside Access)
- (๓) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan)
- (๔) การดับเพลิงและกู้ภัย (Rescue and Firefighting)
- (๕) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (Inspection of the Movement Area)
- (๖) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (Maintenance of the Movement Area)
- (๗) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (Hazardous Meteorological Condition)
- (๘) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน (Visual Aids and Aerodrome Electrical Systems)
- (๙) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุงรักษาบริเวณสนามบิน (Aerodrome Works Safety)
- (๑๐) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (Apron Management)
- (๑๑) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (Apron Safety Management)

- (๑๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (Airside Vehicle Control)
- (๑๓) การจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management)
- (๑๔) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (Obstacles Control)
- (๑๕) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (Removal of Disabled Aircraft)
- (๑๖) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility Operations)
- (๑๗) การจัดการกับวัตถุอันตราย (Handling of Hazardous Materials)
- (๑๘) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (Protection of Site for Navigational Aids)

(๑๙) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)

ข้อ ๖ การรายงานข้อมูลข่าวสารของสนามบินต่อหน่วยบริการข่าวสารการเดินอากาศ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๗ การควบคุมการเข้าเขตการบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๘ แผนฉุกเฉินของสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๙ การดับเพลิงและกู้ภัยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๑๐ การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวนให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยในบัญชีรายการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวให้ประกอบด้วยรายการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

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

(๒) ในกรณีที่ทางขับใช้งานสำหรับอากาศยานประเภทเครื่องยนต์เทอร์โบ (Turbine-engine) ให้มีการตรวจพินิจพื้นผิวของไหล่ทางขับว่าปราศจากเศษหินหรือวัตถุใด ๆ ซึ่งเครื่องยนต์ของอากาศยานดังกล่าว อาจดูดเข้าไปได้

(๓) การตรวจสอบการทำเครื่องหมาย ไฟสนามบิน เครื่องบอกทิศทางลมและสัญญาณภาคพื้นดิน

(๔) การตรวจสอบนกหรือสัตว์ที่อยู่บนหรือใกล้พื้นที่เคลื่อนไหวน

(๕) การประเมินสภาพพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งอย่างคร่าว ๆ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบและมาตรการเฝ้าระวัง

(๖) การตรวจพินิจพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง รวมถึงมีการตรวจสอบสิ่งกีดขวางในสนามบินที่ได้รับอนุญาตว่ามีการทาสี ทำเครื่องหมาย และติดตั้งสัญญาณไฟที่เหมาะสม และในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางที่ไม่ได้รับอนุญาตให้มีในสนามบิน ให้รายงานไปยังบุคลากรของสนามบินที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวโดยพลัน

นอกจากรายการตามวรรคหนึ่ง ระเบียบกระบวนการดำเนินงานในส่วนนี้ ต้องกำหนดช่วงเวลาและรายงานผลการตรวจพินิจ ดังนี้

(๑) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวนในทุกวันที่มีเที่ยวบิน หรือหลังเกิดสภาพอากาศเลวร้ายหรือตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศร้องขอ

(๒) การจัดทำรายงานผลการตรวจพินิจและการปฏิบัติการติดตามผลที่ทันท่วงที (Follow-up Actions) เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการแก้ไขสภาพความไม่ปลอดภัยที่ตรวจพบแล้ว

ข้อ ๑๑ การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวน ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยจัดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวนให้ชัดเจน ทั้งนี้ ให้จัดทำระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษา โดยแสดงรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการดำเนินงานเพื่อบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวนและให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การดูแล ติดตาม และตรวจสอบพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน และกรณีที่ตรวจพบว่าพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว ให้ระบุรายละเอียดของวิธีการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เพื่อให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

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

(๓) การบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่ง ให้แสดงรายละเอียด ดังนี้

(ก) การบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่จะป้องกันมิให้เกิดความไม่สม่ำเสมอซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้

(ข) ทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรต้องบำรุงรักษาให้มีคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวอย่างน้อยตามระดับขั้นต่ำตามตารางที่ ๖ หลักเกณฑ์ความเสียดทานของทางวิ่ง ที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

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

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

นอกจากมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไขตาม (ค) แล้ว ให้มีการดำเนินมาตรการบำรุงรักษาและแก้ไขปรับปรุงทางวิ่งตามความจำเป็น เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ทางวิ่งไม่สามารถระบายน้ำได้เนื่องจากความลาดชันหรือการยุบตัวของพื้นทางวิ่ง

(ง) เพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่มีความเสียดทานเหมาะสมตาม (ข) ให้แบ่งค่าความเสียดทานขั้นต่ำของทางวิ่งออกเป็นสามระดับ ได้แก่

๑) ระดับความเสียดทานที่ออกแบบ (Design Level) คือ ค่าความเสียดทานขั้นต่ำของพื้นผิวของทางวิ่งที่ก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่

๒) ระดับความเสียดทานซ่อมบำรุง (Maintenance Level) คือ ค่าความเสียดทานขั้นต่ำที่ต้องเริ่มมีการวางแผนเพื่อซ่อมบำรุงพื้นผิวของทางวิ่ง

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

เกณฑ์วิเคราะห์ค่าความเสียดทานตาม (ง) ให้เป็นไปตามตารางที่ ๖ หลักเกณฑ์ความเสียดทานของทางวิ่ง ที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

อุปกรณ์ทดสอบ (test equipment)	ประเภท (type*)	แรงดัน ลมยาง (pressure) (kPa)	ความเร็ว ทดสอบ (test speed) (km/h)	ระดับน้ำ (test water depth) (mm)	ความเสียด ทานของ ผิวทางใหม่ (design objective for new surface)	ความเสียดทาน ที่ควรวางแผน ซ่อมบำรุง (maintenance planning level)	ความเสียด ทานขั้นต่ำ ที่ต้อง ดำเนินการ ในทันที (minimum friction)
เครื่องทดสอบ ทางลาก	A	๗๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๒	๐.๕๒	๐.๔๒
แบบมิวมิเตอร์ (mu-meter trailer)	A	๗๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๖	๐.๓๘	๐.๒๖
เครื่องทดสอบ ทางลาก	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
แบบสกิดโดมิเตอร์ (skiddometer trailer)	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
รถทดสอบ ค่าความเสียดทาน ของพื้นผิว	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
(surface friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
รถทดสอบ ค่าความเสียดทาน ของทางวิ่ง	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
(runway friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๔	๐.๔๑

อุปกรณ์ทดสอบ (test equipment)	ประเภท (type*)	แรงดัน ลมยาง (pressure) (kPa)	ความเร็ว ทดสอบ (test speed) (km/h)	ระดับน้ำ (test water depth) (mm)	ความเสียด ทานของ ผิวทางใหม่ (design objective for new surface)	ความเสียดทาน ที่ควรวางแผน ซ่อมบำรุง (maintenance planning level)	ความเสียด ทานขั้นต่ำ ที่ต้อง ดำเนินการ ในทันที (minimum friction)
รถทดสอบ ค่าความเสียดทาน แบบเทตรา (TATRA friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๖	๐.๕๗	๐.๔๘
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๗	๐.๕๒	๐.๔๒
เครื่องทดสอบ ทางลากแบบรูนาร์ (runar trailer)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๖๙	๐.๕๒	๐.๔๕
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๓	๐.๕๒	๐.๓๒
เครื่องทดสอบ ทางลาก แบบกริปเทสเตอร์ (griptester trailer)	C	๑๔๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๓	๐.๔๓
	C	๑๔๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๔	๐.๓๖	๐.๒๔

ข้อ ๑๒ สภาพทางอุตุนิยมวิथाที่เป็นอันตราย ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูล
อย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๑๓ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน
ให้มีกระบวนการในการตรวจพินิจเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าว ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและมีข้อมูล
ตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจสอบไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (Aerodrome Beacons) ซึ่งต้องประกอบด้วย
การตรวจสอบเกี่ยวกับความถูกต้องของสี อัตราการกระพริบของไฟ และระดับความเข้มของแสง

(๒) การตรวจสอบไฟฉายสัญญาณ (Signalling Lamps) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบ
เกี่ยวกับความถูกต้องของสี และระดับความเข้มแสง

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

(๔) การตรวจสอบการทำเครื่องหมาย (Markings) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับตำแหน่งที่ติดตั้ง ความชัดเจนในเวลากลางวันและกลางคืน ความถูกต้องของสี ตลอดจนรูปแบบ และขนาดของเครื่องหมายดังกล่าว

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

(๖) การตรวจสอบป้ายสัญลักษณ์ (Signs) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับ รูปแบบสัญลักษณ์ ขนาดป้ายสัญลักษณ์ ตลอดจนขนาดตัวเลขและตัวอักษรให้ถูกต้องและเป็นไปตามมาตรฐาน ตำแหน่งที่ติดตั้งซึ่งสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และคุณสมบัติในการแตกหักง่าย เมื่อถูกชนหรือกระแทก

(๗) การตรวจสอบระบบไฟฟ้าสำรอง ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบค่าช่วงเวลาที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (Switch-over Time) และการตรวจติดตามเพื่อให้สามารถระบุ สถานการณ์ทำงานของระบบไฟฟ้าสำรอง

(๘) การตรวจสอบไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้ง และคุณสมบัติของดวงไฟ

(๙) การตรวจสอบไฟส่องลานจอดอากาศยาน (Apron Floodlighting) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบตำแหน่งที่ติดตั้ง และคุณสมบัติของดวงไฟ

(๑๐) การตรวจสอบระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (Visual Docking Guidance System: VDGS) ซึ่งต้องประกอบด้วย การตรวจสอบระบบการทำงาน สมรรถนะในการแสดงผลได้อย่างชัดเจนในทุกสภาพอากาศ ตลอดจนความถูกต้องในการแสดงผล ทั้งแบบการทำงานอัตโนมัติและแบบควบคุมด้วยคน (Manual)

ข้อ ๑๔ ความปลอดภัยในการก่อสร้างและการบำรุงรักษาบริเวณสนามบินให้มีกระบวนการ ที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การปฏิบัติงานก่อสร้างหรือบำรุงรักษาในเขตการบินหรือพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อป้องกัน ไม่ให้มีผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งประกอบด้วยวิธีการทำงาน แผนผังการทำงาน และแผนผังการใช้พื้นที่ โดยให้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับ

การก่อสร้างหรือบำรุงรักษาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมการก่อสร้างหรือบำรุงรักษา เช่นว่านั้น

(๒) ระบบการอนุญาตและการบันทึกการทำงาน รวมทั้งมีการแจ้งกฎเกณฑ์สำหรับการเข้าทำงาน ให้กับผู้ควบคุมการทำงานโดยตรง

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

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

ข้อ ๑๕ การบริหารจัดการลานจอดอากาศยานให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การจัดการในการจัดสรรตำแหน่งจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

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

(ข) รายละเอียดในการใช้หลุมจอดอากาศยานต้องชัดเจนว่าจะใช้หลุมจอดอากาศยานใดสำหรับจอดอากาศยานชนิดใดและประเภทใด และพิจารณาถึงความต้องการของผู้ใช้พิเศษด้วย

(ค) กฎเกณฑ์และขั้นตอนซึ่งป้องกันอันตรายจากการเข้าและออกตำแหน่งจอดอากาศยาน และได้แจกจ่ายให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอากาศยาน

(ง) การเผื่อว่างตำแหน่งจอดอากาศยานเพื่อให้แน่ใจว่าได้ระยะที่ปราศจากสิ่งกีดขวาง (Clearance) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานว่าด้วยลักษณะทางกายภาพของสนามบิน เพื่อให้อากาศยานเข้าใช้ตำแหน่งจอดอากาศยานนั้นได้อย่างปลอดภัย

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

(๓) การดันอากาศยานถอยหลัง (Push-back) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดขั้นตอนและประกาศให้ทราบถึงกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่จำเป็น เพื่อความปลอดภัยในการดันอากาศยานถอยหลัง ซึ่งรวมถึงการกำหนดให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะพนักงานขับรถลากจูงและเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมต้องได้รับการฝึกอบรมในกระบวนการต่าง ๆ ด้วย

(ข) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอาจกำหนดให้การดำเนินการดันอากาศยานถอยหลัง เป็นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือบริษัทตัวแทนที่บริหารจัดการลานจอดอากาศยานก็ได้ แต่ทั้งนี้ ต้องมีกระบวนการการตรวจสอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินว่าการดำเนินการดันอากาศยานถอยหลังเป็นไปตามกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการดันอากาศยาน ถอยหลังตาม (๓) (ก) ด้วย

(๔) การใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง (Power-back) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง อาจใช้ได้กับอากาศยานบางแบบ ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยาน (Flight Operations Manual) เท่านั้นและต้องมีกระบวนการดำเนินการที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของลานจอดอากาศยาน อันเนื่องมาจากเสียง แรงสั่นสะเทือน และกระแสไอพ่นของเครื่องยนต์

(ข) การอนุญาตให้ใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลังให้คำนึงถึงแผนผังของสนามบิน และเป็นไปตามคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยาน

(ค) การออกข้อจำกัดเกี่ยวกับระดับเสียง แรงสั่นสะเทือน กระแสไอพ่น และควันที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียง พร้อมทั้งมีการประเมินผลกระทบที่เกิดจากเสียง แรงสั่นสะเทือน กระแสไอพ่นและผลกระทบของมลภาวะเหล่านี้้อย่างเหมาะสม

(ง) มีการห้ามใช้กำลังเครื่องยนต์ขับเคลื่อนอากาศยานถอยหลัง ในขณะที่ผู้โดยสาร กำลังขึ้นลงอากาศยานที่จอดอยู่ในบริเวณใกล้เคียง เว้นแต่ในกรณีจำเป็น ซึ่งผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน ต้องแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินโดยต้องประเมินความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นและกำหนดมาตรฐานการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

(๕) การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเองในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) ข้อกำหนดสำหรับการขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเอง

(ข) การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยตนเองในลานจอดอากาศยานที่เปิดโล่งและไม่มีเครื่องหมาย ต้องมีกระบวนการเป็นพิเศษโดยมีบริการให้ทัศนสัญญาณ (Marshalling) ตลอดเวลาสำหรับอากาศยานขาเข้า นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดด้วยว่าหลุมจอดอากาศยานและสภาพการณ์ใดที่จำเป็นต้องมีบริการให้สัญญาณสำหรับอากาศยานขาออกด้วย

(๖) การบริการให้สัญญาณขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการให้ทัศนสัญญาณ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การบริการให้ทัศนสัญญาณ ผู้ให้ทัศนสัญญาณต้องได้รับการฝึกอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถในการให้ทัศนสัญญาณ โดยต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การให้ทัศนสัญญาณให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

(ข) การบริการให้ทัศนสัญญาณ สำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ไม่ได้ติดตั้งระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย หรือกรณีที่ระบบไฟสัญญาณดังกล่าวหรือเครื่องช่วยจอดอื่น ๆ ไม่สามารถให้บริการได้ ให้สนามบินมีบริการให้ทัศนสัญญาณ หากมีการร้องขอ

(๗) ในกรณีที่สนามบินมีบริการสะพานเทียบเครื่องบิน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การจัดทำและประกาศใช้กระบวนการดำเนินงานตามมาตรฐานเกี่ยวกับสะพานเทียบเครื่องบิน

(ข) ตารางการบำรุงรักษาในเชิงป้องกัน ซึ่งรวมถึงการตรวจพินิจสะพานเทียบเครื่องบินด้วย

(ค) การสร้างระบบการรายงานให้รู้ถึงข้อบกพร่องของสะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงการตอบสนองต่อข้อบกพร่องอย่างทันทีของเจ้าหน้าที่ฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายปฏิบัติการในพื้นที่ ในกรณีที่จำเป็นต้องระงับการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินจนกว่าจะได้รับการแก้ไข ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยในการให้บริการทั้งกับอากาศยานและผู้โดยสาร

(ง) การสร้างระบบการฝึกอบรม ทดสอบและออกใบรับรองให้กับผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบรับรองมีความรู้ความสามารถเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงานและใบรับรองที่ออกให้กับผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอาจดำเนินการเองหรือมอบหมายให้บริษัทตัวแทนที่บริหารจัดการลานจอดอากาศยานดำเนินการแทนก็ได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มอบหมายให้บริษัทตัวแทนดำเนินการแทน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องตรวจประเมินการปฏิบัติงานของบริษัทตัวแทนดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของการให้บริการด้วย ทั้งนี้ หากมีการใช้สะพานเทียบเครื่องบินแบบใหม่หรือเปลี่ยนแปลงระบบการควบคุมสะพานเทียบเครื่องบิน ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมและทดสอบให้คุ้นเคยอุปกรณ์ดังกล่าวก่อนการใช้งานด้วย

(จ) การสร้างระบบการตรวจสอบ (Audit System) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินมีระดับความรู้ความสามารถเป็นไปตามมาตรฐาน และเพื่อตรวจสอบบันทึกอุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องและข้อบกพร่องของสะพานเทียบเครื่องบิน

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

(ก) ในสนามบินที่มีการให้บริการนำอากาศยานด้วยรถนำ สนามบินต้องมีกระบวนการดำเนินงานเพื่อให้มั่นใจว่า พนักงานขับรถได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมในเรื่องขั้นตอนปฏิบัติทัศนสัญญาณ ความเร็วในการขับเคลื่อน และระยะห่างระหว่างรถและอากาศยานที่ถูกต้อง

(ข) ในกรณีที่มีการกำหนดเส้นทางซบที่ไม่เป็นไปตามเส้นทางซบมาตรฐาน หรือเมื่อมีการร้องขอจากนักบินที่ไม่คุ้นเคยกับสนามบิน หรือในสภาพทัศนวิสัยเลวร้าย สนามบินต้องมีรถนำทางเพื่อนำนักบินไปยังผู้ให้ทัศนสัญญาณ หรือไปยังหลุมจอดอากาศยานลำดังกล่าวโดยตรง

ข้อ ๑๖ นอกจากรายละเอียดตามข้อ ๑๕ สนามบินต้องมีการจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน โดยให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะดังต่อไปนี้

(๑) การป้องกันกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ท (Jet Blasts) ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินเครื่องยนต์ของอากาศยาน

(ก) การกำหนดกฎเกณฑ์และขั้นตอนสำหรับการเดินเครื่องยนต์ให้มีความปลอดภัยโดยมีการแจ้งเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องและเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินให้รับทราบด้วย

(ข) การกำหนดนโยบายและขั้นตอนปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบทางเสียง แรงสั่นสะเทือน และควันจากเครื่องยนต์อากาศยาน

(๒) การให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ให้กำหนดขั้นตอนการบริการเชื้อเพลิงและการบังคับใช้มาตรการการป้องกันเพื่อความปลอดภัยระหว่างการเติมน้ำมันอากาศยาน รวมถึงกรณีการเติมน้ำมันอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน

(๓) การกวาดลานจอดอากาศยานและการทำความสะอาดลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) กระบวนการทำความสะอาดลานจอดอากาศยานเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดวัตถุแปลกปลอมซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของอากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว โดยให้จัดทำแผนการทำความสะอาดลานจอดอากาศยานโดยใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสม ซึ่งต้องทบทวนแผนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่าพื้นผิวลานจอดอากาศยานทั้งหมดที่ใช้ในการปฏิบัติการบินของอากาศยานมีสภาพสะอาดและปราศจากวัตถุแปลกปลอมแล้ว ทั้งนี้ รวมถึงการกวาด การทำความสะอาด และการตรวจสอบลานจอดอากาศยาน ตลอดจนการกำจัดน้ำมัน หรือสารเคมีที่หกอยู่บนพื้นลานจอดอากาศยานอย่างทั่วถึง และมีการจัดหาเครื่องมือในการกำจัดของเสียที่เกิดจากอากาศยานและป้องกันวัตถุแปลกปลอมโดยดูแลอย่างเข้มงวดในสถานที่ที่อาจก่อให้เกิดวัตถุแปลกปลอมจำนวนมาก เช่น พื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ขนส่งสัมภาระของผู้โดยสาร ทั้งนี้ การใช้สารเคมีทำความสะอาดลานจอดอากาศยานต้องไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานและบริเวณพื้นผิว และต้องไม่ใช่สารเคมีที่ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม

(ข) การจัดทำคำแนะนำ บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงการต่าง ๆ เพื่อลดอันตรายจากวัตถุแปลกปลอม โดยจัดทำโปรแกรมเพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานเกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับวัตถุแปลกปลอม และกำหนดความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานทุกคนในลานจอดอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากวัตถุแปลกปลอม

(ค) มีกฎระเบียบในการเคลื่อนย้ายสิ่งทีอาจเป็นอันตรายออกจากลานจอดอากาศยาน เช่น ยานพาหนะและอุปกรณ์ที่ชำรุด

(๔) ในเรื่องอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

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

(ข) มาตรการประเมินความเสี่ยงและควบคุมความเสี่ยงทีอาจเกิดจากการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าว

(ค) บุคลากรทีจะใช้งานอุปกรณ์แต่ละอย่างสำหรับการปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน ต้องได้รับการฝึกอบรม คำแนะนำและข้อมูลในการใช้งานอย่างเพียงพอ

ข้อ ๑๗ สนามบินต้องมีการจัดการเพื่อให้มีการตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของสนามบินของผู้ปฏิบัติงานในสนามบินทุกคนทีปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน โดยให้มีกระบวนการทีมีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) แผนการตรวจสอบประเมินผลความมีประสิทธิภาพในขั้นตอนการดำเนินงานสนามบิน และพิจารณาข้อบกพร่องทีตรวจพบ พร้อมทั้งมีมาตรการแก้ไขทีเหมาะสม และต้องมีการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการดังกล่าวด้วย

(๒) การตรวจสอบว่าผู้ประกอบการในลานจอดอากาศยานได้จัดทำแผนการตรวจสอบเพื่อประเมินและตรวจติดตามว่า การดำเนินการในลานจอดอากาศยาน ได้ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

ข้อ ๑๘ การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้เป็นไปเพื่อการกำกับดูแลยานพาหนะทีอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในบริเวณใกล้เคียงให้ดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยให้มีรายละเอียดของกฎจราจรทีใช้ และวิธีการในการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวตามทีกำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทีได้รับความเห็นชอบ พร้อมทั้งให้มีกระบวนการทีมีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) กฎจราจร ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) กฎจราจรทั่วไป เช่น การจำกัดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินตามความเหมาะสมของสภาพเส้นทางต่าง ๆ การกำหนดไม่ให้ยานพาหนะทีไม่มีผู้ดูแลติดเครื่องยนต์อยู่ในเขตการบิน การกำหนดให้ยานพาหนะอยู่ในเขตการบินได้เป็นเวลาเท่าทีจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานเท่านั้น

(ข) กฎจราจรที่เกี่ยวกับอากาศยานและหลุมจอดอากาศยาน เช่น การกำหนดไม่ให้มีการขั้ยานพาหนะข้ามผ่านหลุมจอดอากาศยาน เว้นแต่เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้หรือจะใช้หลุมจอดอากาศยาน การกำหนดให้ยานพาหนะให้ทางแก่อากาศยานทุกกรณี การห้ามมิให้ขั้ยานพาหนะถอยหลังในพื้นที่ขั้ยเคลื่อนหรือลานจอดอากาศยาน โดยไม่ได้รับคำแนะนำจากบุคคลภายนอกยานพาหนะ ตลอดจนการกำหนดให้ยานพาหนะอยู่ห่างจากส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานในระยะที่ปลอดภัย เว้นแต่ยานพาหนะดังกล่าวมีส่วนโดยตรงในการขั้ยเคลื่อนหรือให้บริการแก่อากาศยาน

(ค) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขั้ยยานพาหนะทั่วไปและยานพาหนะที่ลากจูงอากาศยานที่ต้องทำให้มั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนขั้ยนั้นต้องไม่ชนกับยานพาหนะ อากาศยาน อาคาร หรือสิ่งกีดขวางอื่นใด

(๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) การกำหนดจุดควบคุมสำหรับทางเข้า-ออกทุกแห่งของเขตการบิน โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมประจำจุดหรือควบคุมโดยไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ

(ข) การกำหนดให้ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเหตุฉุกเฉินต้องได้รับสิทธิในการปฏิบัติงานก่อนยานพาหนะอื่น ๆ

(ค) การแจ้งจุดรวมพลเพื่อเคลื่อนย้ายผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินให้แก่ผู้ขั้ยยานพาหนะในเขตการบินทราบด้วย

(๓) กฎเกณฑ์ควบคุมการเข้าออก และการปฏิบัติงานของยานพาหนะและอุปกรณ์ที่เคลื่อนย้ายได้ในเขตการบิน เพื่อเผยแพร่ให้แก่ผู้ประกอบการและบุคลากรที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวทราบ และปฏิบัติตาม

(๔) การกำหนดให้ผู้ที่ขั้ยยานพาหนะในเขตการบินต้องได้รับใบอนุญาตขั้ยยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบินตาม (๖) ซึ่งต้องแสดงใบอนุญาตขั้ยไว้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

(๕) การกำหนดให้ยานพาหนะทุกคันที่จะปฏิบัติงานในเขตการบินต้องได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ซึ่งต้องแสดงไว้กับยานพาหนะดังกล่าวตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

(๖) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ขั้ยยานพาหนะในเขตการบินและสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) ระบบการออกใบอนุญาตขั้ยยานพาหนะในเขตการบิน (Airside Driving Permits) สำหรับผู้ขั้ยและใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน (Airside Vehicle Permits) ที่ทำให้มั่นใจว่าผู้ขั้ยและยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินนั้นมีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่สนามบินกำหนดตาม (๗) และ (๘) แล้วแต่กรณี พร้อมทั้งมีการฝึกอบรม การตรวจสอบความสามารถ

และประเมินผล ตลอดจนการทบทวนความรู้ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ตามความเหมาะสม และต้องสามารถระบุตัวผู้ขับขี่และยานพาหนะดังกล่าวสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบินได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน

(ข) การควบคุมและจัดเก็บบันทึกการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน และใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบและรักษาความปลอดภัย

(ค) การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งสองประเภทต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติของสนามบิน

(ง) ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและใบอนุญาตยานพาหนะที่ใช้ในเขตการบิน มีการระบุนัดอายุด้วย

(๗) มาตรฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติและสุขภาพร่างกายของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ ในเขตการบินจากสนามบิน ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อยเป็นผู้ได้รับ ใบอนุญาตขับขี่จากกรมการขนส่งทางบก และใบอนุญาตที่ได้รับต้องระบุประเภทยานพาหนะ ที่ได้รับอนุญาตขับขี่ด้วย

(ข) การกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ระยะการมองเห็น และความสามารถในการเห็นสี และการได้ยินสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

(๘) มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน โดยให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) ใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินที่ต้องแสดงไว้กับยานพาหนะตาม (๔) ต้องแสดงข้อมูล รายละเอียด และข้อจำกัดในการใช้งานอย่างชัดเจน และสามารถจำแนกยานพาหนะได้ โดยง่ายด้วยการใช้สัญลักษณ์ หรือชื่อของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะ

(ข) การกำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบสภาพและสมรรถนะด้านความปลอดภัย ของยานพาหนะที่จะเข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่ายานพาหนะดังกล่าวมีความเหมาะสม สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานและอยู่ในสภาพปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้งาน ยานพาหนะอื่น คนเดินเท้า อากาศยาน หรือทรัพย์สินอื่น

(ค) การตรวจพินิจสภาพยานพาหนะโดยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถก่อนที่จะออก ใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน และการตรวจพินิจสภาพยานพาหนะตามรอบระยะเวลา เพื่อให้คงสภาพตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งการสุ่มตรวจการตรวจพินิจ

(ง) การกำหนดให้ยานพาหนะทุกคันที่จะปฏิบัติงานในเขตการบินต้องระบุหมายเลข หรือตัวอักษรประจำยานพาหนะในตำแหน่งที่เห็นชัดเจน

(๘) ระบบการตรวจสอบบุคลากรที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะหรือปฏิบัติงานกับเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ในเขตการบินที่จะปฏิบัติงานเกี่ยวกับยานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้มั่นใจว่า

บุคลากรมีความรู้ ความสามารถเพียงพอที่จะขับเคลื่อนพาหนะ และปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวได้ ซึ่งต้องมีการกำหนดความรู้พื้นฐานและทักษะขั้นต่ำของบุคลากรนั้น พร้อมทั้งมีการฝึกอบรมและทดสอบการทำงาน ตลอดจนการทบทวนความรู้และทักษะดังกล่าวด้วย

ถ้าการฝึกอบรมตามวรรคหนึ่ง สนามบินได้มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการในสนามบินหรือหน่วยงานอื่น ๆ แล้ว สนามบินต้องมีการประเมินผลระบบการฝึกอบรมและการทดสอบรวมถึงการกำหนดให้ผู้ประกอบการดำเนินการตรวจสอบภายในด้วย

(๑๐) การระบุงชี้ผู้ขับชี้และยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(ก) การกำหนดให้ใบอนุญาตขับชี้ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือบัตรติดอยู่เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยและในการระบุงชี้ตัวผู้ขับชี้ได้อย่างรวดเร็ว

(ข) การกำหนดเครื่องหมาย สัญลักษณ์ หรือรูปแบบภายนอกที่แสดงว่าเป็นยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานในเขตการบิน

(๑๑) กฎการปฏิบัติการสำหรับยานพาหนะภายในเขตการบิน เช่น การจำแนกสีของเครื่องหมายภาคพื้นที่ใช้สำหรับการนำทางอากาศยาน การเคลื่อนที่และควบคุมยานพาหนะและอุปกรณ์การแสดงขอบเขตระหว่างลานจอดอากาศยานและพื้นที่ขับเคลื่อน

(๑๒) การปฏิบัติงานในเวลากลางคืนและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการประกาศใช้และเผยแพร่คำแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของยานพาหนะในเวลากลางคืนและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ซึ่งรวมถึงการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับไฟสนามบิน ทั้งในส่วนของไฟที่แสดงในพื้นที่ที่ยานพาหนะไม่ได้ใช้งานตามปกติและไฟที่ติดตั้งบนยานพาหนะ ตลอดจนการจำกัดการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำของบุคลากรและยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

(๑๓) การใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์เคลื่อนที่ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดให้ผู้ประกอบการยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่บางส่วนของสนามบินซึ่งจำเป็นต้องติดต่อสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์เคลื่อนที่ ต้องไม่ทำให้การใช้อุปกรณ์ดังกล่าวนั้นเบี่ยงเบนความสนใจของผู้ขับชี้ยานพาหนะในการปฏิบัติหน้าที่ของตน

(ข) การกำหนดให้ผู้ขับชี้ยานพาหนะต้องใช้วิทยุสื่อสารสองช่องทางเพื่อติดต่อกับหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน และติดต่อกับผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบก่อนเข้าลานจอดอากาศยานและผู้ขับชี้ต้องเปิดฝ้าฟังตามคลื่นความถี่ที่กำหนดเมื่ออยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวย่างต่อเนื่อง

(ค) มีระบบการติดต่อวิทยุสื่อสารที่ไม่ก่อให้เกิดความสับสนระหว่างผู้ใช้ยานพาหนะหรือระหว่างยานพาหนะกับอากาศยาน

(๑๔) กระบวนการรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะ ให้มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(ก) การกำหนดให้เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องแจ้งและทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างยานพาหนะและอากาศยานต่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบิน

(ข) การกำหนดกฎระเบียบในการรายงานอุบัติเหตุของยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเขตการบินของสนามบินและการประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

(ค) การจัดทำแบบสำหรับการรายงานการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในเขตการบินโดยครอบคลุมกรณีอุบัติเหตุระหว่างยานพาหนะด้วยกัน ยานพาหนะกับอากาศยาน ยานพาหนะกับอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ หรือสิ่งปลูกสร้าง และยานพาหนะกับผู้ใช้ทาง โดยกำหนดให้มีการเก็บบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเวลาอย่างน้อยสามปี พร้อมทั้งให้มีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาว่าสมควรมีมาตรการใดในการแก้ไขหรือขจัดสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตการบินดังกล่าว

(๑๕) การกำหนดกระบวนการในการตรวจสอบผู้ขับขี่ และยานพาหนะในเขตการบินเพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่สนามบินกำหนด

(๑๖) มาตรการบังคับให้ปฏิบัติตาม ให้กำหนดบทลงโทษสำหรับการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและคำแนะนำในการใช้งานยานพาหนะในเขตการบิน ซึ่งอาจรวมถึงการกำหนดห้ามยานพาหนะลำหนึ่งลำใดของผู้ประกอบการดังกล่าวมิให้เข้าเขตการบินเป็นการชั่วคราวหรือถาวร โดยให้ประกาศบทลงโทษดังกล่าวให้ทราบโดยทั่วกัน

ข้อ ๑๙ การจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางโครงสร้างและบริหารจัดการสัตว์ภายในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะนก รวมถึงการบรรเทาอันตรายและลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ที่เกิดจากสัตว์ โดยสนามบินต้องมีวิธีดำเนินการเพื่อรับมือกับอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยานจากนกหรือสัตว์อื่นในวงจการบินหรือในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้มีกระบวนการที่เป็นไปตามมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินการสนามบินสาธารณะ รวมทั้งมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) แผนการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Programme) ที่มีประสิทธิภาพ สำหรับสนามบิน โดยคำนึงถึงขนาดและระดับการให้บริการของสนามบิน โดยให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) การมอบหมายบุคลากรให้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการชนสัตว์ อันได้แก่

๑) ผู้รับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนาและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ซึ่งรวมถึงการทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละวันและวิเคราะห์ข้อมูลที่จัดเก็บได้ พร้อมทั้งจัดทำประเมินความเสี่ยง เพื่อนำไปจัดทำ พัฒนา และปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการป้องกันการชนนก/สัตว์

๒) บุคลากรที่มีความสามารถและได้รับการฝึกอบรม เพื่อการตรวจจับและบันทึกการพบสัตว์ และประเมินอันตรายที่เกิดจากสัตว์ดังกล่าว พร้อมทั้งดำเนินการกำจัดสัตว์นั้นด้วย โดยการฝึกอบรมให้รวมถึงความรู้ด้านปักษีวิทยา (Ornithological Knowledge) เพื่อให้บุคลากร

ที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมนกที่สนามบินสามารถจำแนกนกได้อย่างถูกต้องแม่นยำ ทั้งจากการสังเกต และการเก็บและวิเคราะห์ซากนกที่เหลือภายหลังอากาศยานชนนก

(ข) กระบวนการรายงาน จัดเก็บ และบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับประชากรสัตว์ที่มีแหล่งอาศัย อยู่ในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบินและรูปแบบการเคลื่อนที่ของสัตว์ ตลอดจนข้อมูลเกี่ยวกับ สัตว์ที่ถูกอากาศยานชนและมีชีวิตอยู่บริเวณสนามบิน โดยสนามบินต้องสร้างกลไกให้มั่นใจได้ว่าสนามบิน ได้รับทราบถึงกรณีอากาศยานชน สัตว์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

(ค) กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินอันตรายที่เกิดจากสัตว์ดังกล่าว เพื่อพัฒนามาตรการ ในการบรรเทา แก้ไขและป้องกัน พร้อมทั้งรับมือกับปัญหาอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ซึ่งรวมถึง กระบวนการวิธีประเมินความเสี่ยงด้วย

(ง) กระบวนการบริหารจัดการที่ดินและแหล่งอาศัย ทั้งในสนามบินและบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐาน สนามบิน

(จ) กระบวนการขับไล่หรือกำจัดนกหรือสัตว์ที่เป็นอันตราย ซึ่งอาจต้องรวมถึงการกำจัด ในกรณีที่มีความจำเป็นด้วย ทั้งนี้ สนามบินต้องจัดให้มีการขับไล่หรือกำจัดสัตว์ครอบคลุมทุกชั่วโมง ที่มีการปฏิบัติการบินในสนามบินและรวมถึงในเวลาากลางคืน พร้อมทั้งใช้เครื่องมืออุปกรณ์ขับไล่ นก ที่เหมาะสมต่อชนิดของสัตว์ จำนวนของสัตว์และพื้นที่ที่จำเป็นต้องควบคุม ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

(ฉ) กระบวนการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นและเจ้าของที่ดินในท้องถิ่น เพื่อทำให้มั่นใจว่า สนามบินจะรับทราบถึงแนวทางการพัฒนาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณสุข โภค โครสร้างพื้นฐาน การกสิกรรม การใช้ที่ดินและกิจกรรมอื่นในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ซึ่งอาจมีผล ก่อให้เกิดแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อสนามบินได้ โดยควรกำหนดให้มีการประชุมหารือ เป็นประจำระหว่างผู้มีส่วนได้เสียจากทุกภาคส่วน

(๒) การประเมินอันตรายจากการชนสัตว์ในสนามบินหรือในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน โดยให้มีวิธีการประเมินและจัดระดับความเสี่ยงที่อาจเกิดอันตรายจากสัตว์ในสนามบินโดยใช้ข้อมูลส่วนหนึ่ง ที่ได้จากการดำเนินการตาม (๑) (ข) และให้มีการทบทวนการประเมินตามช่วงเวลาที่กำหนด รวมทั้ง การประเมินใหม่ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่อาจกระทบต่อความปลอดภัย เช่น การเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมสนามบินกระบวนการปฏิบัติงาน หรือแบบอากาศยาน

(๓) ระบบการแจ้งอันตรายจากสัตว์แก่นักบิน

(๔) รายงานอากาศยานชนสัตว์ทั้งหมดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบตามกระบวนการที่กำหนด ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน

ข้อ ๒๐ การควบคุมสิ่งกีดขวาง ให้มีกระบวนการในการควบคุมเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมดูแลให้พื้นที่ของสนามบิน ซึ่งได้แก่ พื้นที่บินเข้าสู่สนามบิน พื้นที่บินออกจากสนามบิน และพื้นที่ขับเคลื่อนปราศจากสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสนามบิน พร้อมกำหนดวิธีการ ขั้นตอน ในการปฏิบัติและตรวจสอบการควบคุมดูแลสิ่งกีดขวางในพื้นที่ของสนามบิน

(๒) การกำหนดแผนในการตรวจพินิจพื้นที่โดยรอบสนามบินเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นต้นไม้เตี้ยโตตามธรรมชาติใด ๆ ที่อาจลวงล้าพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินก่อนที่จะก่อให้เกิดปัญหาต่อความปลอดภัย พร้อมทั้งกำหนดบุคลากรให้ประสานการทำงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง หากตรวจพบมีการก่อสร้างหรือปลูกต้นไม้ยืนต้น หรือต้นไม้เตี้ยโตตามธรรมชาติที่อาจลวงล้าพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือมีการก่อสร้างหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นโดยรอบสนามบินโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

(๓) การตรวจสอบและรายงานการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) วิธีการตรวจสอบและรายงานการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินการดังกล่าวโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ รวมทั้งไม่ให้เกิดการเติบโตโดยปราศจากการควบคุมของสิ่งกีดขวางตามธรรมชาติ เช่น ไม้ยืนต้นที่อาจเกิดการลวงล้าพื้นผิวได้ระดับและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินจนอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานได้

(ข) กระบวนการในการขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานในสนามบิน

(ค) การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่ จะทำการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทราบถึงกระบวนการในการขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ข้อ ๒๑ เพื่อประโยชน์ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องในพื้นที่สนามบินให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและรวดเร็ว ในกรณีที่มีอากาศยานขัดข้องในพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในพื้นที่ที่อาจกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องมีวิธีดำเนินการในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ทั้งนี้ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐาน และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ เว้นแต่เป็นกรณีการเคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมีให้กีดขวางต่อการเดินอากาศ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

(๒) กระบวนการในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องให้พ้นจากพื้นที่เคลื่อนไหวกวหรือพื้นที่ที่อาจกีดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน อันประกอบด้วย การสำรวจ การวางแผน การเตรียมความพร้อม และการกักอากาศยาน ตลอดจนกระบวนการรายงาน ซึ่งควรแสดงให้เห็นการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้จดทะเบียนอากาศยาน เพื่อให้การเคลื่อนย้ายเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

(๓) แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของสนามบิน โดยให้มีรายละเอียดอย่างน้อยเกี่ยวกับ

(ก) การกำหนดผู้ประสานงานของสนามบินซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานเกี่ยวกับการปฏิบัติการเคลื่อนย้ายและกักอากาศยาน รวมถึงในการปฏิบัติตามแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของสนามบิน

(ข) หน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินการตามแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประสานงานของสนามบิน ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน

(ค) รายการอุปกรณ์และการขอรับการสนับสนุนชุดอุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายหรือกักอากาศยานที่ขัดข้อง

(ง) รายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง เช่น แผนที่สนามบิน เส้นทางรถเข้าพื้นที่ การรักษาความปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ข้อมูลของอากาศยาน พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจัดเก็บอากาศยานที่ขัดข้อง

ข้อ ๒๒ นอกจากข้อมูลตามข้อ ๒๑ แล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินต้องจัดทำกฎระเบียบ หรือข้อตกลงเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องเพื่อกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานปฏิบัติตาม โดยให้มีกระบวนการ และข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องดำเนินการหรือจัดให้มีการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของตนให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุดตามที่สนามบินกำหนด

(๒) หากไม่สามารถเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องได้ตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ใน (๑) ต้องกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแจ้งเหตุผลความจำเป็นและอุปสรรคต่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินเพื่อขอขยายระยะเวลาในการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตามความเหมาะสม

(๓) ในการขอขยายระยะเวลาตาม (๒) ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องจัดทำแผนในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องเพื่อยื่นต่อสนามบิน พร้อมทั้งต้องปฏิบัติตามแผนดังกล่าวด้วย

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

ข้อ ๒๓ การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ โดยให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ

(ก) กฎระเบียบและวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ เพื่อความปลอดภัยในพื้นที่ขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการรายงานระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range)

(ข) การกำหนดค่าทัศนวิสัยที่ต้องใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ พร้อมทั้งกำหนดสภาพทัศนวิสัยที่สูงกว่าค่าทัศนวิสัยที่ต้องใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำเล็กน้อย ไว้เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการปฏิบัติเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ถ้าหากสภาพทัศนวิสัยไม่ดี

(ค) สนามบินควรมีการแจกจ่ายขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำให้ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินทราบและมีการฝึกซ้อมที่เหมาะสม

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

(ก) เมื่อสนามบินเข้าสู่สภาพทัศนวิสัยต่ำแล้ว มีการกำหนดให้การปฏิบัติงานต้องเป็นไปตามวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ จนกว่าสภาพทัศนวิสัยจะดีขึ้น โดยให้กำหนดสภาพทัศนวิสัยที่สูงกว่าค่าทัศนวิสัยต่ำที่สามารถยกเลิกการใช้วิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำไว้ด้วย ทั้งนี้ ให้กำหนดวิธีการแจ้งและช่องทางให้ผู้ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานทราบว่าสนามบินเข้าสู่สภาพทัศนวิสัยต่ำแล้ว ซึ่งควรสอดคล้องกับการปฏิบัติงานในความเป็นจริงด้วย

(ข) การกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะและบุคลากรอื่นที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ และตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของตนที่อาจเพิ่มขึ้นในการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ

(ค) การกำหนดให้ยานพาหนะและบุคลากรที่ไม่จำเป็นในการปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนออกจากพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่มีการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ต้องจำกัดให้เฉพาะยานพาหนะที่จำเป็นต้องปฏิบัติงานเข้าสู่พื้นที่ขับเคลื่อนและต้องติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุโทรทัศนกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

(ง) การจำกัดการก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาใด ๆ ในบริเวณที่ใกล้ระบบไฟฟ้าของสนามบิน

(จ) การควบคุมการเข้าออกของรถในเขตการบิน

(ฉ) การเตรียมพร้อมของบริการกู้ภัยและดับเพลิง

ให้สนามบินจัดทำและเผยแพร่เอกสารเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติการณ์เมื่อทัศนวิสัยต่ำตาม (๒) เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินและผู้ประกอบการในสนามบินทราบ พร้อมทั้งให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติการณ์ดังกล่าวอย่างเหมาะสมด้วย

ข้อ ๒๔ การจัดการกับวัตถุอันตราย ในกรณีที่สนามบินนำวัตถุอันตรายมาใช้ในกิจการสนามบิน ให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบ และมีข้อมูลอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดให้บุคลากรที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายมีความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตรายและได้รับการฝึกอบรมในการจัดการกับวัตถุอันตรายโดยอย่างน้อยต้องมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการจัดการเชื้อเพลิง และการดับเพลิงและกู้ภัยด้วย

(๒) ในกรณีที่สนามบินมีการดำเนินกระบวนการขนส่งวัตถุอันตราย ให้มีการตรวจสอบและดูแลสถานที่และขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายด้วย

ข้อ ๒๕ การป้องกันสถานที่ติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลอย่างน้อยตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๒๖ ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินให้มีกระบวนการที่มีมาตรฐานและมีข้อมูลตามที่กำหนดในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบินและคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยจัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินงานให้ชัดเจน รวมทั้งแสดงรายละเอียดของกระบวนการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัยที่สอดคล้องกับมาตรฐานอย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การทบทวนนโยบาย แผนการดำเนินงาน การกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme)

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

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

(๔) การสอบสวนเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยภายในสนามบินและรายงานผลการสอบสวน (Internal Safety Investigations) และการพัฒนาปรับปรุงระบบความปลอดภัยของสนามบิน

(๕) ปุ่มบันทึกประวัติการศึกษาและการฝึกอบรมของบุคลากรภายในสนามบิน

หมวด ๒

ระบบการตรวจสอบภายใน

ข้อ ๒๗ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายในที่มีข้อมูลรายละเอียดเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ และต้องมีการพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในทุกสองปี และควบคุมให้มีการปฏิบัติตามระเบียบนี้

ข้อ ๒๘ ระบบการตรวจสอบภายในต้องมีรายละเอียดมาตรฐานในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีการตรวจสอบภายในสนามบิน มุ่งเน้นการตรวจสอบการปฏิบัติงานภายในสนามบินให้เป็นไปตามที่กำหนดในคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ รวมถึงมาตรฐานข้อกำหนดในเรื่องนั้น ๆ ของสนามบินตามที่สำนักงานกำหนด

(๒) จัดให้มีหน่วยงาน กลุ่ม คณะ หรือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้รับผิดชอบโดยตรงในการตรวจสอบภายในสนามบิน

(๓) การตรวจสอบจะต้องมีแผนการตรวจสอบที่ชัดเจน โดยกำหนดเป็นการตรวจสอบแบบประจำ และการสุ่มตรวจ ซึ่งจะต้องตรวจสอบทั่วถึงในทุกภาคส่วนของสนามบิน

(๔) จัดให้มีการตรวจสอบเพื่อให้มีระบบการรายงานที่ถูกต้องเพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องและป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกันอีก

(๕) จัดให้มีมาตรการแก้ไขสิ่งที่ตรวจพบ ซึ่งบ่งชี้ว่าจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยภายในสนามบิน

(๖) จัดให้มีการติดตามและประเมินผลมาตรการต่าง ๆ

(๗) จัดให้มีระบบการบันทึกและเก็บรักษารายงานการตรวจสอบที่สามารถติดตามตรวจสอบได้

ข้อ ๒๙ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องรับรองความถูกต้องครบถ้วนของระบบการตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้

ข้อ ๓๐ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทำการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลระบบการตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามระเบียบนี้ได้

หมวด ๓

ระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร

ข้อ ๓๑ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบบันทึกข้อมูลของบุคลากร โดยอย่างน้อยระบบดังกล่าวต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับประวัติการศึกษา และประวัติการปฏิบัติงาน ประวัติการฝึกอบรม เวลาการปฏิบัติงานของบุคลากร

(๒) รายละเอียดหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในแต่ละตำแหน่ง (Job Description) แผนพัฒนาหรือแผนการฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละตำแหน่ง เพื่อให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานและหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในแต่ละตำแหน่งที่กำหนดไว้

(๓) ระบบประเมินความสามารถในการปฏิบัติงานของบุคลากรในแต่ละตำแหน่งอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานในสนามบินยังคงสามารถปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัย โดยอย่างน้อยระบบดังกล่าวต้องกำหนดเกี่ยวกับการสุ่มตรวจในขณะปฏิบัติงานไว้ด้วย

(๔) มาตรการในการดำเนินการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องของบุคลากร สำหรับกรณีที่ตรวจสอบพบว่าบุคลากรขาดคุณสมบัติ หรือขาดความรู้ความสามารถ หรืออยู่ในสถานะที่ไม่พร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน

(๕) ข้อกำหนดทางวินัยของบุคลากรและบทลงโทษแก่บุคคลที่ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่หรือฝ่าฝืนข้อกำหนดทางวินัยของบุคลากร และ

(๖) คู่มือการปฏิบัติงานซึ่งแสดงให้เห็นรายละเอียดวิธีการทำงานหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานในแต่ละกระบวนการ เพื่อให้บุคลากรแต่ละตำแหน่งใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นระบบและมีมาตรฐานเดียวกัน

ข้อ ๓๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแจ้งหรือมอบหมายให้หน่วยงานอื่นปฏิบัติงานแทน จะต้องจัดให้มีการติดตามและตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรของหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทนนั้น โดยให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับวิธีการควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรของหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทน และ

(๒) ต้องกำหนดให้ผู้รับแจ้งหรือหน่วยงานอื่นซึ่งปฏิบัติงานแทนจัดทำระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๑ และจัดส่งให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทำการตรวจสอบและเก็บรักษาไว้เพื่อให้ผู้อำนวยการสามารถตรวจสอบได้ด้วย

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

ข้อ ๓๔ หากผู้อำนวยการตรวจสอบพบว่าระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรซึ่งผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ลงนามรับรองความถูกต้องตามข้อ ๓๓ นั้น ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนไม่ถูกต้องและไม่เป็นปัจจุบัน ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งการเป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลระบบดังกล่าว

ให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบันได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าข้อมูลระบบดังกล่าวนั้นจะได้จัดทำขึ้นโดยผู้ได้รับใบรับรอง
การดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้รับจ้างหรือหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติงานแทนจัดส่งมาให้ก็ตาม

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗

สุทธิพงษ์ คงพูล

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย