



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
Airports of Thailand Public Company Limited

ระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ว่าด้วย ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน

พ.ศ. 2564

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดแนวทางในการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสาธารณะที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นไปตามมาตรา 60/15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 โดยมีรายละเอียดตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน รวมทั้งหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและมาตรฐานสากล

อาศัยอำนาจตามความในข้อ 36 แห่งข้อบังคับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบกับมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 13/2564 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 จึงกำหนดระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน พ.ศ. 2564”

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน พ.ศ. 2562

บรรดาระเบียบ ข้อกำหนด คำสั่ง ประกาศ หรือหลักเกณฑ์อื่นใดซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ 4 ในระเบียบนี้

“ทอท.” หมายความว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

“กรรมการผู้อำนวยการใหญ่” หมายความว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.

“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินสาธารณะที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน” หมายความว่า พนักงาน ทอท. ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด และมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการสนามบินสาธารณะ

“ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ” หมายความว่า ผู้อำนวยการท่าอากาศยานที่ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการสนามบินสาธารณะจากสำนักงานว่าเป็นผู้ซึ่งมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการสนามบินสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน” หมายความว่า ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน ทอท. หรือส่วนงานที่มีชื่อเรียกอื่น ซึ่งเป็นหัวหน้าสายวิชาการด้านมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยานตามคำบรรยายหน้าที่งาน และมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสนามบินในระดับองค์กร

“หน่วยมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัย” หมายความว่า ส่วนงานมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัยของแต่ละสนามบิน และมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในระดับสนามบิน

“คู่มือการดำเนินงานสนามบิน” (Aerodrome Manual) หมายความว่า คู่มือที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ ซึ่งมีมาตรฐานและข้อมูลที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“ระบบการจัดการด้านนิรภัย” (Safety Management System : SMS) หมายความว่า กระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งรวมถึงการจัดโครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติในการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร

“คู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน” (Aerodrome Safety Management Manual) หมายความว่า เอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานความปลอดภัยด้านการบินของสนามบิน ตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินที่กำหนดไว้ โดยจัดทำเป็นส่วนหนึ่งของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน

“อากาศยาน” หมายความว่า รวมถึงเครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิบัติการแห่งอากาศ เว้นแต่ที่ระบุยกเว้นไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย” (Occurrence) หมายความว่า เหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นภายในราชอาณาจักร หรือเกิดขึ้นภายนอกราชอาณาจักร แต่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านการบินพลเรือนของไทย ดังต่อไปนี้

(1) เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่ออากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่น

(2) เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่น หากเหตุการณ์นั้นไม่ได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม

(3) อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และอุบัติเหตุรุนแรง

“อุบัติเหตุ” (Accident) หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานอันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด

“อุบัติเหตุการณ์” (Incident) หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ

“อุบัติเหตุการณ์รุนแรง” (Serious Incident) หมายความว่า อุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีแวดล้อมที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด

“ปัจจัยอันตราย” (Hazard) หมายความว่า สภาพการณ์หรือวัตถุใด ๆ ซึ่งมีโอกาสที่จะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการบินพลเรือน เช่น การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ อุบัติการณ์รุนแรง การบาดเจ็บ การเสียหายของทรัพย์สิน

“การวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัย” (Occurrence Analysis) หมายความว่า กระบวนการที่ดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ของการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ซึ่งรวมถึงการรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่ข้อสรุป รวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุและการให้คำแนะนำด้านความปลอดภัย

“องค์กรด้านการบินพลเรือน” (Civil Aviation Organization) หมายความว่า องค์กรซึ่งปฏิบัติการในราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- (2) ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่บินเข้ามาหรือออกจากประเทศไทย
- (3) ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ
- (4) ผู้ให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ
- (5) ผู้ให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
- (6) สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีการปฏิบัติการบิน
- (7) ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม
- (8) ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน และส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน
- (9) ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยาน และส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน
- (10) ผู้ทำการบินทั่วไปด้วยเครื่องบินที่มีใบสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐานที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตั้งแต่ 5,700 กิโลกรัมขึ้นไป หรือมีที่นั่งผู้โดยสารเกินกว่า 9 ที่นั่ง หรือเครื่องบินที่ติดตั้งเครื่องยนต์แบบกังหันไอพ่น (Turbojet Engine) อย่างน้อยหนึ่งเครื่องยนต์
- (11) ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน
- (12) องค์กรที่มีการทำงานทางอากาศ เพื่อบำเหน็จทางการค้า (Organization with General Aviation Operation)

“ผู้ทำการบิน” (Operator) หมายความว่า บุคคลหรือองค์กรที่ปฏิบัติการบินเพื่อการทำงานทางอากาศ หรือทำการบินทั่วไปนอกเหนือจากองค์กรด้านการบินพลเรือน

“การบินทั่วไป” (General Aviation) หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยาน นอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการทำงานทางอากาศ

“การทำงานทางอากาศ” (Aerial work) หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยาน เพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การบินทดสอบ การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องร่อน หรือลากป้ายโฆษณา

“แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ” (State Safety Programme : SSP) หมายความว่า แผนซึ่งใช้ในการจัดการด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย

“ผู้ประกอบการ” หมายความว่า บริษัทสายการบิน ผู้รับจ้างเหมาบริการ ผู้เช่าหรือใช้พื้นที่ สนามบิน ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจที่สนามบินหรือได้รับสัมปทานที่อยู่ในพื้นที่สนามบิน

“การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย” (Safety Risk Management) หมายความว่า กระบวนการอย่างเป็นระบบในการระบุชี้ปัจจัยอันตรายที่เกิดขึ้นในระบบการบิน การประเมินความเสี่ยงและกำหนดวิธีในการควบคุมและจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

“การประเมินความเสี่ยง” (Risk Assessment) หมายความว่า การประเมินความเป็นไปได้ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ ความเสียหายของทรัพย์สิน หรือการสูญเสียชีวิตอันเป็นผลลัพธ์จากปัจจัยอันตราย

“การระบุชี้ปัจจัยอันตราย” (Hazard Identification) หมายความว่า กระบวนการ ในการระบุชี้ปัจจัยอันตรายที่มีอยู่ และกำหนดผลลัพธ์ของปัจจัยอันตรายนั้นจากข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้มีการเก็บรวบรวม ทั้งที่เป็นข้อมูลในอดีต ข้อมูลปัจจุบัน และข้อมูลจากการวิเคราะห์สถานการณ์ในอนาคต

“สมรรถนะความปลอดภัย” (Safety Performance) หมายความว่า การบรรลุผล ด้านความปลอดภัยของรัฐ หรือองค์กรด้านการบินพลเรือน ซึ่งกำหนดจากเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย และตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย

“ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย” (Safety Performance Indicators : SPIs) หมายความว่า ปัจจัยตัวกำหนดที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล (Data-Based Parameter) ซึ่งนำไปใช้สำหรับการตรวจสอบและประเมินสมรรถนะความปลอดภัย

“เป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย” (Safety Performance Targets : SPTs) หมายความว่า เป้าหมายของตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยที่ตั้งไว้ของรัฐหรือผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

“วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก” (Positive Safety Culture) หมายความว่า การรับรู้ การสร้างคุณค่า และการให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่น ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในทุก ๆ ระดับขององค์กร

“ข้อมูลด้านความปลอดภัย” (Safety Data) หมายความว่า ข้อมูลซึ่งเป็นข้อเท็จจริง (Facts) หรือสิ่งที่มีนัยยะต่อความปลอดภัย (Safety Values) ที่ได้จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งนำไปใช้ในการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือเพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย

“สารสนเทศด้านความปลอดภัย” (Safety Information) หมายความว่า ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผ่านการประมวลผล (Processing) จัดระเบียบ (Organizing) หรือวิเคราะห์ (Analyzing) ในบริบทต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการจัดการด้านความปลอดภัย

ข้อ 5 ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รักษาการตามระเบียบนี้ และให้มีอำนาจออกข้อกำหนด คำสั่ง ประกาศ หรือหลักเกณฑ์ เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้ ทั้งนี้ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อาจมอบหมายให้ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน ออกคำสั่ง ประกาศ หรือหลักเกณฑ์ต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามระเบียบนี้ในส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนก็ได้

ในกรณีที่มีปัญหาในการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาด และคำวินิจฉัยนั้นให้ถือเป็นที่สุด

หมวด 1

คู่มือตามระบบการจัดการด้านนิรภัย

ข้อ 6 ให้มีคู่มือตามระบบการจัดการด้านนิรภัย ดังต่อไปนี้

(1) คู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน

ให้สนามบินจัดทำ ทบทวน แก้ไขและปรับปรุงคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน และเสนอให้ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน นำเรียนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพื่อพิจารณาลงนามรับรองคู่มือดังกล่าว และเสนอสำนักงานเพื่อให้ความเห็นชอบตามกระบวนการจัดทำ และแก้ไขปรับปรุงคู่มือการดำเนินงานสนามบิน

(2) คู่มือการตรวจสอบภายในด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบิน

ให้ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน จัดทำคู่มือการตรวจสอบภายในด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบินที่สอดคล้องกับมาตรฐานของระบบการตรวจสอบภายในตามที่กำหนด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำหรับตรวจสอบการดำเนินงานสนามบินและระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน ให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐานเป็นไปตามกฎหมายของรัฐ กฎระเบียบของ ทอท. และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

ข้อ 7 กรณีที่มีการจัดทำเอกสาร และคู่มือต่าง ๆ แยกออกจากคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินตามข้อ 6 (1) ให้ถือว่าเนื้อหาของเอกสารและคู่มือดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยดังกล่าว สำหรับการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเอกสารและคู่มือดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในเรื่องนั้น ๆ

หมวด 2

นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety Policy and Objectives)

ส่วนที่ 1

นโยบายความปลอดภัย (Safety Policy)

ข้อ 8 ให้คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. กำหนดนโยบายความปลอดภัยตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของ ทอท. และให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ลงนามประกาศใช้ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานความปลอดภัยของสนามบิน และนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก รวมทั้งแจ้งให้พนักงาน ลูกจ้าง ทอท. ผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องทราบทั่วกัน

นโยบายความปลอดภัยตามวรรคหนึ่งต้องแสดงถึงความมุ่งมั่นอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) การสนับสนุนทรัพยากรด้านบุคลากร วัสดุ อุปกรณ์ และงบประมาณในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสนามบิน
- (2) การสนับสนุนส่งเสริมการรายงานโดยปราศจากการลงโทษ หากพิสูจน์ทราบแล้วว่าเกิดจากความบกพร่อง (Error) ไม่ใช่การฝ่าฝืน (Violation)
- (3) การมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสอบสวนหาสาเหตุเพื่อนำผลไปใช้ในการกำหนดมาตรการหรือแนวทางไม่ให้เหตุการณ์ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก
- (4) การจัดให้มีมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย และสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (5) การพัฒนาความรู้ของบุคลากรเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินอย่างต่อเนื่อง
- (6) การสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ให้เป็นไปตามระเบียบ ทอท. กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่รัฐกำหนด และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง

(7) การมีส่วนร่วมของทุกคนในเรื่องความปลอดภัยด้านการบินของสนามบิน ทอท.

(8) การแสดงถึงพันธสัญญาของผู้บริหารที่ต้องมีความรับผิดชอบ (Accountability)

ต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล

(9) การติดตามและประเมินผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

ข้อ 9 ให้คณะกรรมการความปลอดภัยสนามบิน จัดทำนโยบายความปลอดภัยของสนามบิน แต่ละแห่ง ให้สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยตามข้อ 8 และให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ลงนามประกาศใช้ รวมทั้งแจ้งให้พนักงาน ลูกจ้าง ทอท. ผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องทราบทั่วกัน

ส่วนที่ 2

วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

(Safety Objective)

ข้อ 10 ให้ ทอท. กำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ที่แสดงให้เห็นว่าสนามบินได้จัดให้มีการปรับปรุงระดับความปลอดภัยให้ดีขึ้นอยู่เสมอ มีการประเมิน และลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และส่งเสริมให้บุคลากรทำการรายงานเกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างอิสระและปราศจากการลงโทษ รวมทั้งการระบุหน้าที่ ความรับผิดชอบในระดับบริหารจัดการและปฏิบัติการ เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัย โดยให้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย และการวัดผลสำเร็จของแผนการดำเนินงานและวัดผลด้านความปลอดภัย สำหรับสนามบิน และสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ 11 ให้ ทอท. จัดทำแผนการดำเนินงาน และวัดผลสำเร็จของแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย

ข้อ 12 ให้สนามบินกำหนดและทบทวนวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยตามข้อ 10 อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งจัดทำแผนการดำเนินงานและวัดผลสำเร็จของแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสำหรับสนามบินของตน ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานของสนามบินให้มีความปลอดภัย โดยแผนงานดังกล่าวประกอบด้วย แผนบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย แผนการประกันความปลอดภัย และแผนการส่งเสริมด้านความปลอดภัย

(2) กำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย เพื่อใช้ในการวัดผลสำเร็จของการดำเนินงานตาม (1) ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของสนามบิน และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ทั้งนี้ ให้สนามบินจัดส่งข้อมูลตาม (1) และ (2) ให้ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย ท่าอากาศยาน ภายในเดือนพฤศจิกายนของปีงบประมาณนั้น

ข้อ 13 ให้สนามบินจัดส่งสรุปผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยตามข้อ 12 ของปีงบประมาณก่อนหน้าให้ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน ภายในเดือนพฤศจิกายน ของปีงบประมาณถัดไป

ข้อ 14 ให้สนามบินนำตัววัดผลความสำเร็จในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่ผ่านการตรวจสอบ แล้วใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสำหรับปีงบประมาณถัดไป และรายงาน ให้คณะกรรมการ ความปลอดภัยสนามบิน และคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. ทราบตามลำดับ

หมวด 3

โครงสร้างองค์กรและความรับผิดชอบ (Organization Structure and Responsibilities)

ข้อ 15 ให้มีคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงานตามระบบการจัดการด้านนิรภัย อย่างน้อยดังต่อไปนี้

(1) คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. (AOT Safety Management Committee) ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการ ทอท. มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

(ก) กำหนดนโยบายความปลอดภัยตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของ ทอท. กำหนด แผนงาน วิธีการปฏิบัติ รวมทั้งระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performances : ALoSPs) ซึ่งสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งควบคุม กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงาน ให้เป็นไปตามนโยบาย แผนงานและระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ของ ทอท. ที่กำหนดไว้ รวมทั้งให้เป็นไป ตามระเบียบ ทอท. กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่รัฐกำหนด และมาตรฐานสากล

(ข) ให้ข้อเสนอแนะและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ในการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยระดับสนามบิน หรือในกรณีที่มีความจำเป็นต้องให้คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. พิจารณา

(ค) ติดตามและเร่งรัดการดำเนินงานแก้ไขข้อบกพร่องของสนามบินเพื่อให้ได้รับ และรักษาใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (Public Aerodrome Operating Certificate)

(ง) จัดให้มีการประชุมเป็นประจำอย่างน้อยทุก 3 เดือน หรือตามที่กรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่เห็นสมควร

(จ) สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน อย่างต่อเนื่อง

(ฉ) รายงานผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของ ทอท.ที่มีนัยสำคัญ หรือมีผลกระทบต่อการทำงานความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.ให้คณะกรรมการ ทอท. ทราบ

(ซ) แต่งตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน เพื่อสนับสนุน การดำเนินงานได้ตามความเหมาะสม

(2) คณะกรรมการความปลอดภัยสนามบิน (Aerodrome Safety Review Board) ณ สนามบินแต่ละแห่ง ซึ่งแต่งตั้งโดยผู้อำนวยการท่าอากาศยาน มีหน้าที่รับผิดชอบดังต่อไปนี้

(ก) จัดทำนโยบาย แผนงาน และโครงการความปลอดภัยของสนามบิน เพื่อรองรับ นโยบายความปลอดภัยของ ทอท.

(ข) ควบคุมกำกับดูแลให้ส่วนงานของ ทอท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบในการดำเนิน กิจกรรมด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งดำเนินกิจกรรมอื่นเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยต่อกิจการ ของสนามบินตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.

(ค) แก้ไขปัญหาและข้อขัดข้องต่างๆ ที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของสนามบิน กรณีที่เป็นเรื่องนอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยสนามบิน ให้เสนอคณะกรรมการ บริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. พิจารณา

(ง) จัดให้มีการประชุมเป็นประจำอย่างน้อยทุก 3 เดือน

(จ) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสนามบิน จากข้อมูลการตรวจสอบระดับสนามบิน (Self Audit) และนำข้อมูลผลการตรวจสอบเข้าที่ประชุมคณะกรรมการ ความปลอดภัยสนามบินและคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. ตามลำดับ

(ฉ) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานได้ ตามความเหมาะสม

(3) คณะกรรมการฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Committee) ณ สนามบินแต่ละแห่ง ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการ ทอท. มีหน้าที่รับผิดชอบในการฝึกอบรมและเตรียมการด้านอื่น ๆ เพื่อรับมือกับเหตุการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงภารกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัแผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan)

(4) คณะทำงานความปลอดภัยทางวิ่ง (Runway Safety Team) ณ สนามบินแต่ละแห่ง ซึ่งแต่งตั้งโดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังต่อไปนี้

(ก) จัดทำและปรับปรุงแผนการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางวิ่ง

(ข) กำหนดให้มีกระบวนการในการรวบรวม ตรวจสอบติดตาม วิเคราะห์ข้อมูล ด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยเพื่อพัฒนาสมรรถนะความปลอดภัยทางวิ่ง (Runway Safety Performance) ของสนามบิน

(ค) ระบุชี้ปัจจัยอันตรายที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งซึ่งรวมถึงการรुक้าทางวิ่ง (Runway Incursion) การออกนอกทางวิ่ง (Runway Excursion) การสับสนทางวิ่ง (Runway Confusion) และการปิดหรือระงับการปฏิบัติการของทางวิ่งเป็นการชั่วคราวหรือถาวร (Suspension or Closure of Runway Operations) และกำหนดมาตรการในการลดหรือควบคุมความเสี่ยง

(ง) จัดให้มีการสื่อสารข้อมูลที่สามารถพัฒนาความปลอดภัยทางวิ่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

(จ) จัดให้มีการประชุมเป็นประจำอย่างน้อยทุก 4 เดือน

(5) คณะอนุกรรมการวิเคราะห์หาสาเหตุของเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยสนามบิน (Aerodrome Safety Internal Investigation) ซึ่งแต่งตั้งโดยผู้อำนวยการท่าอากาศยาน มีองค์ประกอบและหน้าที่รับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในคู่มือระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน และคู่มือการรายงานและการวิเคราะห์หาสาเหตุความไม่ปลอดภัยของ ทอท.

บุคคลหรือผู้แทนหน่วยงานภายนอกที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และผู้ทำงาน ตามระเบียบนี้ ให้มีสิทธิได้รับเบี้ยประชุมตามหลักเกณฑ์ที่ ทอท. กำหนด

ข้อ 16 ให้บุคคลและผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้มีความรับผิดชอบตามระบบการจัดการด้านนิรภัย

(1) กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(ก) เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดด้านความปลอดภัยตามระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร (Accountable Executive)

(ข) เป็นประธานกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.

(ค) เป็นผู้ให้นโยบาย มอบหมาย สั่งการ สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ใต้บังคับบัญชาดำเนินการตามระบบการจัดการด้านนิรภัย แผนงาน และโครงการความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน รวมถึงบริหารจัดการความปลอดภัยในภาพรวมของการดำเนินงานสนามบิน ทอท.

(2) หัวหน้าส่วนงาน สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานและลูกจ้างของ ทอท. ดำเนินงานให้สอดคล้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัย และนโยบายด้านความปลอดภัยของสนามบินตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่กำหนด

ทั้งนี้ หัวหน้าส่วนงานหมายถึงผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย ผู้อำนวยการศูนย์/ส่วนที่ขึ้นตรงกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หรือผู้อำนวยการท่าอากาศยาน

(3) ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดด้านความปลอดภัยระดับสนามบินตามระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Accountable Manager) และเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะของสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน

(4) ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็นผู้จัดการด้านความปลอดภัยในระดับองค์กร (AOT Safety Manager) และเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.

(5) หัวหน้าหน่วยงานมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัยเป็นผู้จัดการด้านความปลอดภัยของสนามบิน (Aerodrome Safety Manager) และเป็นเลขานุการคณะกรรมการความปลอดภัยสนามบินที่ตนสังกัด

ข้อ 17 ให้ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยานรับผิดชอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสนามบินในระดับองค์กร และให้หน่วยมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัยรับผิดชอบในการดำเนินงานด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในระดับสนามบิน

หมวด 4

ระบบเอกสาร

(Documentation)

ส่วนที่ 1

การรวบรวมและการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย
(Safety Data and Safety Information Collection)

ข้อ 18 ให้ ทอท.จัดให้มีและพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน ซึ่งรวมถึงเรื่องนโยบาย วัตถุประสงค์และเป้าหมาย การดำเนินงานด้านความปลอดภัย ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน ขั้นตอนและกระบวนการของระบบตลอดจนอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละกระบวนการ รวมทั้งรายละเอียดของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย โดยต้องมีการปรับปรุงข้อมูลดังกล่าวให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอและมีรูปแบบที่สามารถทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานกำหนด

ในกรณีที่เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่งเกี่ยวข้องกับบุคคล ให้จัดทำข้อมูลโดยไม่ระบุชื่อตัวบุคคล

ส่วนที่ 2

การใช้และการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
(Protection of Safety Data and Safety Information)

ข้อ 19 ให้ ทอท.จัดให้มีมาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัย และสารสนเทศด้านความปลอดภัย รวมถึงแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งได้จาก

- (1) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ และภาคบังคับ
- (2) การบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน
- (3) ข้อมูลอื่น ๆ ตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือผู้อำนวยการท่าอากาศยานกำหนด มาตรการ กระบวนการ หรือกลไกในการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่ง ต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้รายงาน ผู้ที่ถูกระบุถึงในรายงาน ผู้ที่ปรากฏภาพหรือเสียงจากการบันทึกภาพหรือเสียงในสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน จากการถูกล่าวโทษหรือถูกลงโทษภายใต้ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินเพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรายงาน (Reporting Culture) ซึ่งจะสนับสนุนให้มีข้อมูลสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

ข้อ 20 การพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ 19 เป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าข้อมูลด้านความปลอดภัย และสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่รวบรวมขึ้น

- (1) จะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น
 - (2) จะนำไปใช้โดยมีการป้องกันข้อมูลและมีการรักษาความลับของข้อมูล
 - (3) จะไม่นำไปใช้
 - (ก) เพื่อการกล่าวโทษหรือรับผิดชอบทางวินัย ทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางปกครองกับผู้รายงาน บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย หรือ
 - (ข) เพื่อเปิดเผยต่อสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ
 - (ค) เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด นอกเหนือจากการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือการพัฒนา
- ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

ข้อ 21 ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยจะไม่ได้รับการพิทักษ์ตามข้อ 20 เมื่อข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยนั้น เกี่ยวข้องกับกรณี ดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่พบว่า มีข้อเท็จจริงและสถานการณ์ซึ่งมีเหตุผลที่ทำให้เชื่อได้ว่าเกิดจากการจงใจกระทำหรือละเว้นการกระทำที่ฝ่าฝืนหรือขัดต่อกฎหมาย (Wilful Misconduct) หรือเกิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) หรือเกิดจากการละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น

(2) กรณีที่พบว่ามีความจำเป็นต้องเปิดเผยเพื่อดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม และมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต

(3) กรณีที่พบว่า เป็นประโยชน์ในการคงไว้ซึ่งความปลอดภัยหรือพัฒนาด้านความปลอดภัยในการบิน และมีประโยชน์มากกว่าผลกระทบในเชิงลบต่อการได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในอนาคต

ข้อ 22 การพิจารณาเปิดเผยข้อมูลความปลอดภัยในระดับองค์กรและระดับสนามบินตามข้อ 19 สามารถกระทำได้ตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 23 ในกรณีที่มีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยตามข้อ 22 สนามบินต้องมีการป้องกันข้อมูล และต้องจัดทำบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย โดยต้องมีรายการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (1) บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (2) วันที่ได้รับคำขอข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย
- (3) วัตถุประสงค์ในการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้
- (4) เหตุผลและความจำเป็นในการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศ

ด้านความปลอดภัย

(5) การแจ้งรายละเอียดแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย ก่อนเปิดเผยข้อมูล

(6) ความยินยอมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (ถ้ามี)

(7) วันที่อนุมัติเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

(8) ผู้มีอำนาจอนุมัติการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

ปลอดภัย

หมวด 5

การระบุชี้ปัจจัยอันตรายและการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
(Hazard Identification and Safety Risk Management)

ส่วนที่ 1

การรายงานด้านความปลอดภัย
(Safety Reporting)

ข้อ 24 ให้ ทอท.กำหนดข้อมูลการรายงานด้านความปลอดภัย อย่างน้อยดังนี้

- (1) รายงานภาคบังคับ (Mandatory Occurrence Reporting)
 - (2) รายงานภาคสมัครใจ (Voluntary Occurrence Reporting)
 - (3) รายงานการตรวจสอบด้านความปลอดภัย
 - (4) รายงานหรือข้อมูลอื่นๆ ตามที่ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยานกำหนด
- ทั้งนี้ รายละเอียดของเหตุการณ์ การเก็บรวบรวมข้อมูล รวมถึงรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ

ของเหตุการณ์ที่ต้องรายงาน และรูปแบบการรายงานด้านความปลอดภัย ให้เป็นไปตามที่ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยานกำหนด โดยให้สอดคล้องกับระเบียบ ทอท. กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่รัฐกำหนด และมาตรฐานสากล

ข้อ 25 ให้สนามบินรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

(1) รายงานอากาศยานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ต่อหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย และการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ภายใน 15 วัน นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง โดยให้รายงานข้อมูลและข้อเท็จจริงในส่วนที่สนามบินรับผิดชอบ

(2) รายงานตามขั้นตอนการรายงานด่วนที่ ทอท.กำหนดไว้แก่ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน) ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน รวมทั้งบุคคลและหน่วยเกี่ยวข้อง

(3) รายงานเหตุการณ์ภาคบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเบื้องต้น (Mandatory Occurrence Reporting) ต่อสำนักงานโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ไม่เกิน 72 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว

หากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่งถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงให้สนามบินแจ้งเหตุการณ์ (Notify)มายังสำนักงานโดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial Report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งให้สำนักงานภายใน 24 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว

(4) กรณีที่เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตาม (3) ผ่านกระบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริง และวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในข้อ 26 แล้ว พบว่ามีความเสี่ยงซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ในการดำเนินงานของตนอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบิน (Aviation Safety Risk) อย่างมีนัยสำคัญอันเกิดจากการดำเนินงานของตน ให้สนามบินจัดทำรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และส่งให้สำนักงานภายใน 60 วันนับจากวันที่ส่งรายงานเบื้องต้น ของเหตุการณ์นั้นมายังสำนักงานตาม (3)

(5) เมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยซึ่งมิใช่เหตุการณ์ตาม (3) เกิดขึ้น หรือเมื่อมี ข้อมูลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน รวมถึงการพบเห็นปัจจัยอันตราย สนามบินอาจจัดทำเป็นรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ (Voluntary Occurrence Reporting) ส่งให้แก่สำนักงาน เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประโยชน์ของการดำเนินงานด้านความปลอดภัย

(6) สรุปข้อมูลด้านความปลอดภัยตามข้อ 24 และจัดส่งให้แก่ฝ่ายมาตรฐาน และความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็นรายเดือน

ทั้งนี้ วิธีการรายงานตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย ท่าอากาศยานกำหนด

ส่วนที่ 2

การวิเคราะห์เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยและการติดตามผล (Occurrence Analysis and Follow-up)

ข้อ 26 ให้สนามบินจัดให้มีกระบวนการในการตรวจสอบข้อเท็จจริงและวิเคราะห์เหตุการณ์ ด้านความปลอดภัยของเหตุการณ์ที่ได้รายงานตามข้อ 24 (1) และ (2) เป็นอย่างน้อย เพื่อให้สามารถระบุปัจจัยอันตราย ซึ่งเป็นสาเหตุของเหตุการณ์ดังกล่าว และนำมาประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้น สนามบินจะต้องพิจารณากำหนดมาตรการในการป้องกัน (Preventive Action) หรือมาตรการแก้ไข (Corrective Action) เพื่อลดความเสี่ยงที่เหมาะสม ซึ่งเป็นผลที่ได้จากการวิเคราะห์ตามวรรคหนึ่ง และจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์/รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ตามข้อ 25 (4) โดยใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์หาสาเหตุประเภทต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือระบบการจัดการ ด้านนิรภัยของสนามบิน และคู่มือการรายงานและวิเคราะห์หาสาเหตุความไม่ปลอดภัยของ ทอท. รวมทั้งต้องดำเนินการ ตามมาตรการที่กำหนดและจัดให้มีกระบวนการในการติดตามและประเมินประสิทธิภาพของมาตรการที่กำหนดขึ้นด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำขึ้นอีก

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลหลักฐาน (Data Collection) สนามบินอาจประสานขอข้อมูล
ที่จำเป็นจากองค์กรด้านการบินพลเรือนรายอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ หรือดำเนินการวิเคราะห์
เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยร่วมกัน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง

ในกรณีที่สนามบินไม่ได้รับความร่วมมือตามวรรคสาม ให้บันทึกไว้เป็นหลักฐาน
การร้องขอข้อมูล ก่อนนำส่งสำนักงานผ่านฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 3

การระบุชี้ปัจจัยอันตราย (Hazard Identification)

ข้อ 27 ให้สนามบินกำหนดขั้นตอนหรือกระบวนการในการระบุชี้ปัจจัยอันตราย เป็นกระบวนการ
ค้นหาหรือระบุชี้ปัจจัยอันตรายที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของสนามบินโดยนำข้อมูลด้านความปลอดภัย
ตามข้อ 24 และข้อ 30 และข้อมูลเผยแพร่ด้านความปลอดภัย จากแหล่งข้อมูลภายนอก รวมถึงข้อมูลกรณีศึกษา
ด้านความปลอดภัย ด้วยวิธีการในเชิงติดตาม (Reactive) เชิงป้องกัน (Proactive) เพื่อนำไปวิเคราะห์ประเมิน
ความเสี่ยงและกำหนดมาตรการในการลดหรือควบคุมความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้

ส่วนที่ 4

การประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment)

ข้อ 28 ให้สนามบินจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือ
ในการคัดเลือกหรือจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยอันตรายในแต่ละตัวว่าปัจจัยอันตรายใดมีความสำคัญ
เนื่องจากปัจจัยอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ โดยเมื่อมีการระบุชี้ปัจจัยอันตรายตามข้อ 27 แล้ว
สนามบินจะต้องประเมินโอกาส (Probability) ความรุนแรง (Severity) เพื่อระบุระดับความเสี่ยงของปัจจัยอันตราย
และปัญหาความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น และกำหนดมาตรการในการควบคุมความเสี่ยง (Risk Mitigation)
หรือเหตุการณ์ดังกล่าวให้ลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในทางปฏิบัติ (As Low As Reasonably Practicable : ALARP)
ทั้งนี้ กระบวนการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการจัดการด้านนิรภัย
ของสนามบิน โดยให้สอดคล้องกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่รัฐกำหนด และมาตรฐานสากล

หมวด 6
การประกันความปลอดภัย
(Safety Assurance)

ข้อ 29 ให้ ทอท. จัดให้มีการประกันด้านความปลอดภัยที่มีเป้าหมายเพื่อมั่นใจได้ว่าการดำเนินการด้านความปลอดภัยมีประสิทธิภาพตามที่กำหนดไว้โดยความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องในสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

- (1) การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย (Safety Surveillance) ประกอบด้วย
 - (ก) การตรวจสอบระดับองค์กร เป็นการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ซึ่งเป็นการให้คำปรึกษาอย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม เป็นการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานด้านมาตรฐาน และความปลอดภัยขององค์กร ตามที่ระบุไว้ในคู่มือการตรวจสอบภายในด้านมาตรฐานสนามบินของ ทอท. โดยฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็นหน่วยรับผิดชอบในการตรวจสอบ
 - (ข) การตรวจสอบระดับสนามบิน (Self Audit) เป็นการตรวจสอบ/การสำรวจ/การสุ่มตรวจ (Safety Inspection/Safety Surveys/Random Check) ด้านความปลอดภัยให้ส่วนงานต่าง ๆ ปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน โดยมีหน่วยมาตรฐานท่าอากาศยาน และอาชีวอนามัยควบคุมและกำกับดูแล ซึ่งอย่างน้อยต้องมีหัวข้อสำคัญตามที่กำหนดในแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามข้อ 12 (1)
 - (ค) การตรวจสอบจากภายนอกองค์กร (External Audit) เป็นการตรวจสอบด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบินโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (Safety Oversight) หรือหน่วยงานอื่นตามที่สนามบินร้องขอ
- (2) การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Management) ประกอบด้วย การกำหนดและทบทวนตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย และระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ในระดับสนามบิน ให้สอดคล้องกับนโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของสนามบิน และสอดคล้องกับระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ที่สำนักงานกำหนด อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

ข้อ 30 ให้สนามบินจัดให้มีกระบวนการจัดการการเปลี่ยนแปลง (Management of Change) ที่จะมีขึ้นในสนามบินเพื่อค้นหาปัจจัยอันตรายและทำการประเมินความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงนั้น ซึ่งอย่างน้อยในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ โครงสร้างองค์กร ผู้บริหาร การปฏิบัติงาน ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การปรับปรุงก่อสร้างขยายสนามบิน การนำอากาศยานขนาดใหญ่หรือแบบใหม่มาให้บริการ ณ สนามบิน หรือเรื่องอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย และการให้บริการของสนามบิน

ข้อ 31 ให้สนามบินจัดให้มีกระบวนการหรือวิธีการที่นำมาใช้ในการติดตามและประเมินผล การดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัยสนามบิน เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการด้านนิรภัย อย่างต่อเนื่อง

หมวด 7

การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Promotion)

ข้อ 32 ให้ ทอท.จัดให้มีการฝึกอบรมที่เกี่ยวกับการจัดการด้านนิรภัย (Organization's Safety Management System) และการฝึกอบรมทบทวน (Recurrent) โดยให้ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน สนามบิน และสถาบันวิทยากรท่าอากาศยาน ร่วมกันจัดทำแผนการฝึกอบรมและแผนการฝึกอบรมทบทวน เพื่อให้แน่ใจว่าบุคลากรทุกคนภายในองค์กรได้รับการฝึกอบรมและมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของตน ตามระบบการจัดการด้านนิรภัยและการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบินอย่างเหมาะสม โดยหลักสูตร ต้องมีเนื้อหา อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบิน (Basic Concept of Aviation Safety)
- (2) นโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยขององค์กร (Organizational Safety Policy and Safety Objective)
- (3) บทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในระบบการจัดการด้านนิรภัย (Organizational Roles and Responsibilities related to Safety) ความปลอดภัยในองค์กร
- (4) หลักการพื้นฐานในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเบื้องต้น (Basic Safety Risk Management Principles)
- (5) ระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยขององค์กร (Safety Reporting Systems)
- (6) กระบวนการในระบบการจัดการด้านนิรภัยขององค์กร (The Organization's SMS Processes and Procedures)
- (7) มนุษย์ปัจจัย (Human Factors)
- (8) วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture)

ทั้งนี้ ให้สถาบันวิทยากรท่าอากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบจัดเก็บข้อมูลและรายชื่อบุคลากรภายในองค์กรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่ง รวมทั้งจัดให้มีระบบที่ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน หัวหน้าหน่วยงานมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัย สามารถเข้าถึงและตรวจสอบข้อมูลประวัติการฝึกอบรมได้อย่างต่อเนื่อง

ข้อ 33 ให้ ทอท. มีการสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety Communication) ทั้งในระดับองค์กรและระดับสนามบิน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์และขั้นตอนของระบบการจัดการด้านนิรภัยของ ทอท. ให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานทุกคนทราบ ตลอดจนสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บุคลากรตระหนักถึงระบบการจัดการด้านนิรภัยของ ทอท. สื่อสารข้อมูลข่าวสารสำคัญด้านความปลอดภัย ส่งเสริมสำนึกในมาตรการแก้ไขปัญหา และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก

ข้อ 34 ให้ ทอท. ส่งเสริมความปลอดภัยภายนอกองค์กรต่อผู้ประกอบการ ให้มีความเข้าใจในการดำเนินงานสนามบินตามมาตรฐานและความปลอดภัยที่ถูกกำหนดไว้ในระเบียบ ทอท. กฎ ระเบียบข้อบังคับที่รัฐกำหนด และมาตรฐานสากล

หมวด 8

แผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan)

ข้อ 35 ให้สนามบินมีแผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan) รวมถึงการฝึกซ้อมที่ครอบคลุมและเหมาะสมสำหรับการจัดการภาวะฉุกเฉินของสนามบินให้มีประสิทธิภาพ และการกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ซึ่งมีการระบุถึงหน่วยงานและผู้รับผิดชอบที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการขณะเกิดภาวะฉุกเฉิน โดยต้องมีรายละเอียดและกระบวนการอย่างน้อยตามระเบียบ ทอท. กฎหมายของรัฐ และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง

บทเฉพาะกาล

ข้อ 36 คู่มือตามระบบการจัดการด้านนิรภัยในข้อ 6 ตลอดจนเอกสารและคู่มือต่าง ๆ ที่แยกออกมาจากคู่มือดังกล่าวซึ่งมิใช่มาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure : SOP) ที่มีอยู่ก่อนวันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้ได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการทบทวนแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาในส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับระเบียบนี้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ

ข้อ 37 ให้คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน ซึ่งแต่งตั้งขึ้นตามระเบียบบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน พ.ศ. 2562 ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงานตามระเบียบนี้

ข้อ 38 บรรดาคำสั่ง ประกาศ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดใด ๆ ที่ออกตามระเบียบบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน พ.ศ. 2562 ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ จนกว่าจะมีคำสั่ง ประกาศ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดใด ๆ ตามระเบียบนี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการออกคำสั่ง ประกาศ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดใด ๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินการตามระเบียบนี้ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ

ประกาศ ณ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2564



(นายสรารุท เบญจกุล)

ประธานกรรมการบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)