







**ใบขอดำเนินการด้านเอกสาร  
(Document Action Request : DAR)**

VT SY DAR No. 36

<b>ประเภทเอกสาร</b>		
<input type="checkbox"/> คู่มือคุณภาพ (QM)	<input type="checkbox"/> กระบวนการคุณภาพ (QP)	<input checked="" type="checkbox"/> วิธีการปฏิบัติงาน (WI)
<input type="checkbox"/> แบบฟอร์ม (FF)	<input type="checkbox"/> เอกสารอ้างอิงภายนอก (SD)	<input type="checkbox"/> อื่นๆ
<b>ชื่อเอกสาร</b> การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Management)		
<b>รหัสเอกสาร</b> WI-ศอ-VTSY-10		<b>ลำดับเอกสาร (Ver.)</b> R00
<b>วันที่เริ่มบังคับใช้เอกสาร</b> 23 มี.ค. 67		
<b>สิ่งที่ขอดำเนินการ</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> จัดทำเอกสารใหม่	<input type="checkbox"/> แก้ไข/ปรับปรุงเอกสาร	
<input type="checkbox"/> ยกเลิกเอกสาร	<input type="checkbox"/> ทำลายเอกสาร	
<input type="checkbox"/> อื่นๆ		
<b>รายละเอียดและเหตุผลที่ขอดำเนินการ</b> จัดทำเอกสารใหม่ให้สอดคล้องกับการทำ QMS		
<b>สิ่งที่แนบมาด้วย</b> <input type="checkbox"/> เอกสาร <input checked="" type="checkbox"/> ไฟล์เอกสาร <input type="checkbox"/> ไม่มี		
<b>ผู้ขอดำเนินการ</b>  ( ดนุวัศ ศศิภิญโญ ) ตำแหน่ง นอต.ปก. วันที่ 23 มี.ค. 67	<b>ผู้ทบทวน</b>  ( นายสันติ บุหล้ง ) ตำแหน่ง นอต.ปก. วันที่ 23 มี.ค. 67	
<b>ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้ทบทวน</b>		
<b>ความคิดเห็นของผู้อนุมัติ</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> อนุมัติ		
<input type="checkbox"/> ไม่อนุมัติ เนื่องจาก		
		<b>ผู้อนุมัติ</b>  ตำแหน่ง ผส.กบ.ยะลา วันที่ 23 มี.ค. 67
<b>ผู้ลงทะเบียนใบขอดำเนินการด้านเอกสาร (DAR)</b> ดนุวัศ ศศิภิญโญ (ผู้ควบคุมเอกสาร/Iso administration) วันที่ 23 มี.ค. 67		

 <p>ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ ฝั่งตะวันออก</p>	Doc Name:		Prepared By:	Approved by:
	การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Management)		 (นายดนุวัต ศศิภิญโญ) นอต.ปก	 (นายนวนตศักดิ์ ศรีสุข) นอต.ชก.
	Doc No.: WI-ศอ-VTSY-10		Corrected&Checked By:	ผลส.กบ.ยะลา
Rev No.: 00	Page No.: 1 of 10	Effective Date:		23 มี.ค. 2567

### คำนำ

ความเสี่ยง (Risk) คือ ความไม่แน่นอนของเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงาน ทำให้เกิดความผิดพลาด การสูญเสีย ไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้รับบริการ

การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) คือ กระบวนการในการระบุระดับความรุนแรง และการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยเสี่ยง โดยประเมินจากโอกาสที่จะเกิดขึ้น (Likelihood) และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

การนำหลักเกณฑ์ หรือเครื่องมือในการประเมินความเสี่ยงมาใช้ เพื่อช่วยลดผลกระทบจากเหตุการณ์ ซึ่งสามารถทำการป้องกันล่วงหน้าไว้โดยให้เป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำ โดยที่ไม่เป็นภาระงานแต่อย่างใด

ส่วนอากาศการบินยะลา ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ฝั่งตะวันออก กรมอุตุนิยมวิทยา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือนี้จะเป็นประโยชน์กับผู้ปฏิบัติงานตรวจอากาศการบิน ผู้รับบริการชาวอากาศการบิน และ ประชาชนผู้ใช้บริการอากาศยานในการเดินทาง

### ผู้จัดทำ

ส่วนอากาศการบินยะลา  
ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ฝั่งตะวันออก  
กรมอุตุนิยมวิทยา

### 1. วัตถุประสงค์

เพื่อใช้ในการจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Management) การบริการอุตุนิยมวิทยาการบินที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินของส่วนอากาศการบินยะลา

### 2. ขอบเขต

ครอบคลุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานของส่วนอากาศการบินยะลา ตั้งแต่การระบุภาวะอันตราย การประเมินความเสี่ยง การควบคุมความเสี่ยง และการทบทวนความเสี่ยง

### 3. คำจำกัดความ

**ความเสี่ยง** : ผลของ Severity ความรุนแรง และ Likelihood โอกาสเกิด

**บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน** หมายถึง บริการตรวจและรายงานอากาศบริเวณสนามบินพร้อมพยากรณ์อากาศเพื่อการนำเครื่องบินลงของส่วนอากาศการบินยะลา

**ศอ.** หมายถึง ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ฝั่งตะวันออก

**สทบ.** หมายถึง ส่วนอากาศการบินยะลา

**นอต.** หมายถึง นักอุตุนิยมวิทยา

**พอด.** หมายถึง เจ้าพนักงานอุตุนิยมวิทยา

**QP (Quality Procedure)** หมายถึง ขั้นตอนการดำเนินงาน ใช้สำหรับควบคุมคุณภาพในการปฏิบัติงาน

**WI (Work Instruction)** หมายถึง คู่มือวิธีการปฏิบัติงาน

**SD (Standard Document)** หมายถึง เอกสารมาตรฐานเพื่อใช้สำหรับอ้างอิงในการปฏิบัติงาน

**FF** หมายถึง แบบฟอร์ม

#### 4.การจัดการด้านนิรภัย (Safety Management)

การจัดการด้านนิรภัย (Safe Management) คือ การจัดการความเสี่ยงการบริการอุตุนิยมวิทยาการบินที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติการการบิน

โดยบริการอุตุนิยมวิทยาการบินของส่วนอากาศการบินยะลา ประกอบด้วย

- บริการตรวจและรายงานข่าวอากาศการบิน พร้อมพยากรณ์อากาศต่อท้ายข่าวบริเวณสนามบิน เบตงของสถานีตรวจอากาศการบินยะลา
- บริการข้อมูลสภาพอากาศตามเส้นทางการบินบริเวณใกล้เคียงสนามบินเบตง หรือ คาดหมายลักษณะอากาศจากการร้องขอเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศของหอบังคับการบิน เบตง

##### 4.1 การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย

การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย ประกอบด้วย

###### 4.1.1 การระบุภาวะอันตราย (Hazard Identification)

###### 4.1.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

###### 4.1.3 การควบคุมความเสี่ยงหรือกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การระบุภาวะอันตราย (Hazard Identification) คือ การแจกแจงปัจจัยหรือสาเหตุที่มีศักยภาพทำให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคลากร ความเสียหายต่ออุปกรณ์หรือโครงสร้าง การสูญเสียของวัสดุหรือลดความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนด ซึ่งอาจก่อให้เกิดหรือมีส่วนร่วมในปฏิบัติการของอากาศยานที่ไม่ปลอดภัย หรือความปลอดภัยด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์ และบริการ

2) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) หมายถึง กระบวนการระบุความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง และการจัดระดับความเสี่ยง โดยทำการประเมินจากโอกาสที่จะเกิด (Likelihood) และความรุนแรง (Severity)

โอกาสที่จะเกิด (Likelihood/Probability) หมายถึง ความเป็นไปได้ ความถี่หรือโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง และ

ความรุนแรง (Severity/Impact) หมายถึง ผลกระทบของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามมาหากเกิดเหตุการณ์จากความเสี่ยง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

###### ■ ระดับของโอกาสที่จะเกิด (Likelihood)

โอกาสที่จะเกิด	ความหมาย	ค่า
สูงมาก	มีโอกาสเกิดเหตุบ่อยมาก เป็นประจำ	5
สูง	มีโอกาสเกิดเหตุค่อนข้างบ่อย	4
ปานกลาง	มีโอกาสเกิดเหตุ นาน ๆ ครั้ง	3
ต่ำ	ค่อนข้างจะไม่มีโอกาสเกิดเหตุ	2
ต่ำมาก	มองไม่เห็นโอกาสที่จะเกิดเหตุได้เลย	1

■ ระดับความรุนแรง (Severity)

ความรุนแรง	ความหมาย	ค่า
สูงมาก	- อุปกรณ์เสียหายใช้การไม่ได้เลย - คนเสียชีวิต	A
สูง	- ระดับความปลอดภัยลดลงมาก เพิ่มภาระงานแก่ผู้ปฏิบัติการด้านการบิน - อุปกรณ์ชำรุด ค่าใช้จ่ายสูง - คนบาดเจ็บรุนแรง	B
ปานกลาง	- ระดับความปลอดภัยลดลง ลดขีดความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน - คนบาดเจ็บ	C
น้อย	- รบกวนการทำงาน - ข้อยกเว้นในปฏิบัติการ	D
น้อยมาก	- ผลกระทบน้อยมาก มองข้ามได้	E

■ ตารางประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Matrix)

โอกาสที่จะเกิด ความเสี่ยง (L)	ความรุนแรง (S)				
	สูงมาก (A)	สูง (B)	ปานกลาง (C)	น้อย (D)	น้อยมาก (E)
สูงมาก (5)	5A - แดง	5B - แดง	5C - แดง	5D - เหลือง	5E - เหลือง
สูง (4)	4A - แดง	4B - แดง	4C - เหลือง	4D - เหลือง	4E - เหลือง
ปานกลาง (3)	3A - แดง	3B - เหลือง	3C - เหลือง	3D - เหลือง	3E - เขียว
ต่ำ (2)	2A - เหลือง	2B - เหลือง	2C - เหลือง	2D - เขียว	2E - เขียว
ต่ำมาก (1)	1A - เหลือง	1B - เขียว	1C - เขียว	1D - เขียว	1E - เขียว
ผลการประเมินผลกระทบที่เกิดจากความเสี่ยง = L*S = __*__ = __					

■ ระดับของความเสี่ยงด้านนิรภัย (Degree of Safety Risk) คือ สถานะของความเสี่ยงด้านนิรภัยที่ได้จากประเมินโอกาสและความรุนแรงหรือผลกระทบของแต่ละปัจจัยเสี่ยง แบ่งเป็น 3 ระดับดังนี้

พื้นที่สี	ระดับ	กลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยง
<input type="checkbox"/> เขียว	ต่ำ	ยอมรับความเสี่ยง
<input type="checkbox"/> เหลือง	ปานกลาง	ยอมรับความเสี่ยงและเฝ้าติดตาม
<input type="checkbox"/> แดง	สูง	ควบคุมและจัดทำแผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง

3) การควบคุมความเสี่ยงหรือกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยง คือ แนวทางหรือขั้นตอนปฏิบัติ ซึ่งกระทำเพื่อลดความเสี่ยงและทำให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ เช่น การจัดทำรายงานการติดตามตัวชีวิต เป็นต้น

4.2 วิธีปฏิบัติการจัดการความเสี่ยงการบริการอุตุนิยมวิทยาการบินที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินของส่วนอากาศการบินยะลา

ส่วนอากาศการบินยะลามีขั้นตอนปฏิบัติในการจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การระบุภาวะอันตราย

ระบุที่มาที่ใช้ระบุภาวะอันตราย เช่น จากการรายงานของผู้ให้บริการ การประชุมระดมสมอง หรือ สลิตี และทำการระบุภาวะอันตรายที่มีผลต่อการบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน

ขั้นตอนที่ 2 การประเมินความเสี่ยง

ทำการระบุความเสี่ยง โดยเป็นความเสี่ยงอันดับสูงสุดที่วิเคราะห์ได้จากการใช้เทคนิค 5 Why หรือ 5M และประเมินความเสี่ยง โดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Matrix) และจัดระดับของผลกระทบ

ขั้นตอนที่ 3 การควบคุมความเสี่ยง

ทำการควบคุมความเสี่ยงตามพื้นที่สีของตารางประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Matrix)

โดยมีเกณฑ์ดังนี้


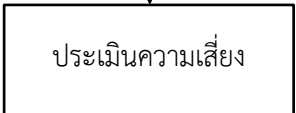
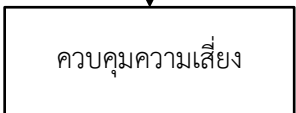

- 1) พื้นที่สีเขียว มีระดับความเสี่ยงต่ำ การควบคุม คือ ยอมรับความเสี่ยง
- 2) พื้นที่สีเหลือง มีระดับความเสี่ยงปานกลาง การควบคุม คือ ยอมรับความเสี่ยงและเฝ้าติดตาม
  - มีตัวชี้วัด (KPI) และ จัดทำรายงานการติดตามตัวชี้วัด
- 3) พื้นที่สีแดง มีระดับความเสี่ยงสูง การควบคุม คือ ทำการควบคุมอย่างเร่งด่วนเพื่อลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
  - มีการจัดทำแผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Action Plan) เพื่อลดระดับความเสี่ยงให้เป็นพื้นที่สีเหลืองหรือสีเขียว

4.3 จัดทำเอกสารจัดการความเสี่ยง

จัดทำเอกสาร การจัดการความเสี่ยง โดยมีการทบทวนเอกสารตามความเหมาะสม และใช้เอกสารการจัดการความเสี่ยง แบบฟอร์ม FF-ศอ-VTSY-06 การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัยสำหรับบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ในกรณีที่มีระดับความเสี่ยงสูงให้จัดทำแผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Action Plan) เพื่อลดระดับความเสี่ยงให้อยู่ระดับพื้นที่สีเหลืองหรือสีเขียว โดยใช้แบบฟอร์ม FF-ศอ-VTSY-07 แผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Action Plan) โดยอ้างอิงจาก SD-ศอ-07-27 คู่มือการดำเนินงานบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Operations Manual)

**หมายเหตุ:** ข้อมูลข่าวสารด้านอุตุนิยมวิทยาการบินที่ให้บริการ เช่น เอกสารประกอบการบิน จะถูก จัดเก็บไว้เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 30 วันนับจากวันที่ทำการออก โดยอาจเป็นในรูปแบบ printed copies หรือ computer files ในกรณีสืบสวนหรือสอบสวนจะจัดเก็บไว้จนการสืบสวนหรือ สอบสวนแล้วเสร็จ

ผังขั้นตอนการปฏิบัติงาน เรื่อง การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Management)

ลำดับ	ผู้ปฏิบัติ	แผนผังปฏิบัติงาน	รายละเอียดงาน	เอกสารที่เกี่ยวข้อง
1	ผส.กบ./ผู้ที่เกี่ยวข้อง/ผู้ที่ได้รับมอบหมาย		- ระบุภาวะอันตรายที่จะมีผลต่อการบริการอุตุนิยมวิทยาการบินพร้อมระบุที่มาที่ใช้บ่งชี้ภาวะอันตราย เช่น จาก การรายงานของผู้ให้บริการ การประชุม ระดมสมองหรือข้อมูลเชิงสถิติ	FF-ศอ-VTSY-06
2	ผส.กบ./ผู้ที่เกี่ยวข้อง/ผู้ที่ได้รับมอบหมาย		- ทำการวิเคราะห์ความเสี่ยง โดยใช้เทคนิค 5 Why หรือ 5M และระบุความเสี่ยงที่ได้อันดับสูงสุด - ทำการวิเคราะห์ความเสี่ยงที่ได้โดยประเมินจากโอกาสที่จะเกิด (Likelihood) และระดับความรุนแรง (Severity) - ทำการประเมินความเสี่ยงโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Matrix) - จัดระดับความเสี่ยงด้านนิรภัย	WI-ศอ-VTSY-10 SD-ศอ-07-27 FF-ศอ-VTSY-06
3	ผส.กบ./ผู้ที่เกี่ยวข้อง/ผู้ที่ได้รับมอบหมาย		- ทำการควบคุมความเสี่ยงตามพื้นที่สีของตารางประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัย แบ่งเป็น 3 ระดับดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ต่ำ = ยอมรับความเสี่ยง</li> <li>■ ปานกลาง = ยอมรับความเสี่ยงและเฝ้าติดตาม มีตัวชี้วัด (KPI) และจัดทำรายงานการติดตามตัวชี้วัด</li> <li>■ สูง = ควบคุมและจัดทำแผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง</li> </ul>	WI-ศอ-VTSY-10 FF-ศอ-VTSY-06 FF-ศอ-VTSY-07
4	ผส.กบ./ผู้ที่เกี่ยวข้อง/ผู้ที่ได้รับมอบหมาย		- ทำการทบทวนความเสี่ยงด้านนิรภัยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี	FF-ศอ-VTSY-06 FF-ศอ-VTSY-07



แบบฟอร์ม การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัยสำหรับบริการอุดุนิยมวิทยาการบิน

การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย ( Safety Risk Management)

- สำหรับ  บริการตรวจและรายงานอากาศบริเวณสนามบินของสถานีตรวจอากาศการบิน  
 บริการพยากรณ์อากาศเพื่อการบินของหน่วยงานอุดุนิยมวิทยาการบิน  
 บริการแจ้งเตือนสภาพอากาศร้ายที่เป็นอันตรายต่อการบินของหน่วยงานติดตามสภาวะอากาศการบิน

ส่วน...อากาศการบิน... ศูนย์... อุดุนิยมวิทยาภาคใต้... มิ่ง... วันออก.....

❖ การระบุภาวะอันตราย (Hazard identification)

ที่มา.....

ภาวะอันตรายที่ระบุได้ : .....

❖ การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

ความเสี่ยง : .....

วิธีวิเคราะห์หาความเสี่ยง : ใช้เทคนิค 5 Why หรือ 5 M

โอกาสที่จะเกิด ความเสี่ยง (L)	ความรุนแรง (S)				
	สูงมาก (A)	สูง (B)	ปานกลาง (C)	น้อย (D)	น้อยมาก (E)
สูงมาก (5)	5A - แดง	5B - แดง	5C - แดง	5D - เหลือง	5E - เหลือง
สูง (4)	4A - แดง	4B - แดง	4C - เหลือง	4D - เหลือง	4E - เหลือง
ปานกลาง (3)	3A - แดง	3B - เหลือง	3C - เหลือง	3C - เหลือง	3E - เขียว
ต่ำ (2)	2A - เหลือง	2B - เหลือง	2C - เขียว	2C - เขียว	2E - เขียว
ต่ำมาก (1)	1A - เหลือง	1B - เขียว	1C - เขียว	1C - เขียว	1E - เขียว

ผลการประเมินผลกระทบที่เกิดจากความเสี่ยง = L\*S = \*\_\* = \_

พื้นที่สี	ระดับความเสี่ยง	กลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยง
<input type="checkbox"/> เขียว	ต่ำ	ยอมรับความเสี่ยง
<input type="checkbox"/> เหลือง	ปานกลาง	ยอมรับความเสี่ยงและเฝ้าติดตาม
<input type="checkbox"/> แดง	สูง	ควบคุมและจัดทำแผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง

❖ การควบคุมความเสี่ยง (Risk Control)

วิธีการที่ใช้ : .....


.....

ลงชื่อ..... ผส.กบ

( )

วันที่.....





แบบฟอร์ม แผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Action Plan)

ส่วน ..... อากาศการบินยะลา ..... ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ฝั่งตะวันออก.....

ความเสี่ยงเรื่อง ..... ความเสี่ยงระดับสี่ ..... คณะมน.....

ชื่อโครงการ/แผนงาน.....

ปัจจัยความ เสี่ยง	สาเหตุ	วัตถุประสงค์/ เป้าหมาย	ขั้นตอนการดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ทรัพยากร งบประมาณ คน เครื่องมือ อุปกรณ์	ผลลัพธ์ของการ ดำเนินการ	ปัญหา อุปสรรค แนว ทางแก้ไข	ผู้ติดตาม	ว/ด/ป

ลงชื่อผู้ตรวจสอบ.....

( )

วันที่.....

FF-ศอ-VTSY-07 R00

ภาพแสดงแบบฟอร์ม FF-ศอ-VTSY-07 แผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Action Plan)

**5.เอกสารที่เกี่ยวข้อง**

QP-ศอ-VTSY-04

การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัย (Safety Risk Management)

**6.เอกสารอ้างอิง**

SD-ศอ-07-27

คู่มือการดำเนินงานบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Operations Manual)

**8. แบบฟอร์มที่เกี่ยวข้อง**

FF-ศอ-VTSY-06

การจัดการความเสี่ยงด้านนิรภัยสำหรับบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน

FF-ศอ-VTSY-07

แผนดำเนินการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Action Plan)

Doc No.: **WI-ศอ-VTSY-10**Rev No.: **00**Page No.: **10** of **10**

S/No.	Revision No.	Description of Changes	Revision Date
1	00	จัดทำเอกสารใหม่ให้สอดคล้องกับการทำ QMS	23 มี.ค. 2567