



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD.

โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME
(Instrument Landing System / Distance Measuring Equipment)
พร้อมเครือข่าย / ระบบสนับสนุน / สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รองรับทางวิ่งที่ 3)

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน
และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ออกแบบโดย

กองแบบแผนและควบคุมการก่อสร้าง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

102 ซอยงามดูพลี ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10120

Anu

for
A/T

5

OT

Q

Handwritten signature

**ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน
และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

1. บริเวณก่อสร้างอาคารสถานี Glide Slope และ Localizer หัวทางวิ่ง 20R และ 02L ทางวิ่งที่ 3 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ผู้รับจ้างปฏิบัติดังนี้

1.1 พื้นที่ก่อสร้างอาคารสถานีระบบช่วยในการเดินอากาศ ILS ประกอบด้วยสถานี Localizer/ระบบสายอากาศ และส่วนประกอบอื่น ๆ สถานี Glide Slope/ระบบสายอากาศ และส่วนประกอบอื่น ๆ ติดตั้งบริเวณหัวทางวิ่ง 20R และ 02L ทางวิ่งที่ 3 ตามสัญญาฯนี้ ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินที่เปิดใช้งานอยู่ตลอดเวลา ผู้รับจ้างต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน เพื่อกำหนดแผนงานก่อสร้างต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างต้องดำเนินการตามสัญญาจ้าง ให้การขึ้นลงของอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย โดยไม่มียานพาหนะที่เกี่ยวข้องในงานก่อสร้างตามสัญญาฯนี้ ตลอดจนเครื่องจักรกลต่าง ๆ เข้าใกล้ บริเวณทางวิ่ง ทางขับ อากาศยาน หรือเข้าใกล้ปิด/บดบังสัญญาณต่าง ๆ ที่เป็นเครื่องช่วยการเดินอากาศ ในขณะอากาศยานกำลังบินขึ้น-ลง หรือขับเคลื่อน ยานพาหนะเครื่องจักรกล พื้นที่เก็บวัสดุ และพื้นที่กำลังก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่เขตการบิน (Air Side) จะต้องทาสีหรือติดตั้งสัญญาณไฟ หรือสิ่งอื่นใดเป็นที่ยอมรับ โดยได้รับความเห็นชอบจากผู้ควบคุมงานของผู้ว่าจ้าง เจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน และเจ้าหน้าที่หอดควบคุมการจราจรทางอากาศ

1.2 ผู้รับจ้างต้องทำแผนความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เสนอให้ผู้ควบคุมงานของผู้ว่าจ้างโดยเร็ว นับจากผู้รับจ้างลงนามในสัญญาจ้าง ซึ่งแผนความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ว่าจ้างจึงจะสามารถส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับจ้างได้เข้าดำเนินการตามสัญญาจ้างได้

1.3 การส่งมอบพื้นที่เข้าดำเนินงาน ผู้ว่าจ้างจะส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับจ้าง นับจากแผนความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่จะต้องดำเนินการตามข้อ 1.2 ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสียก่อน ทั้งนี้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ผู้ว่าจ้างขอสงวนสิทธิ์ในการส่งมอบพื้นที่ทำงานให้แก่ผู้รับจ้าง ภายหลังจากการที่ได้รับการอนุญาตแผนความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้รับจ้างไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ และระยะเวลาในการดำเนินการเพิ่ม

Am
AH

BT
AT
D

5

1.4 เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผน ผู้ว่าจ้าง ได้ จัดทำตัวอย่างในการทำแผนปฏิบัติงาน ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

ตัวอย่าง

เอกสารขออนุญาต ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยฯ นี้ เป็นตัวอย่างแนวทางปฏิบัติเพื่อให้ผู้ขายหรือผู้รับจ้าง ผู้เกี่ยวข้อง ต้องดำเนินการเพื่อเสนอจนถึงได้รับอนุญาตปฏิบัติงานตามมาตรการความปลอดภัยตามแนวปฏิบัติของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (กพท.) และ/หรือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) หรือกฎหมาย หรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีแนวทางเบื้องต้น เพื่อปฏิบัติ จัดทำ ควบคุม



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD.

แนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยในเขตพื้นที่การบิน

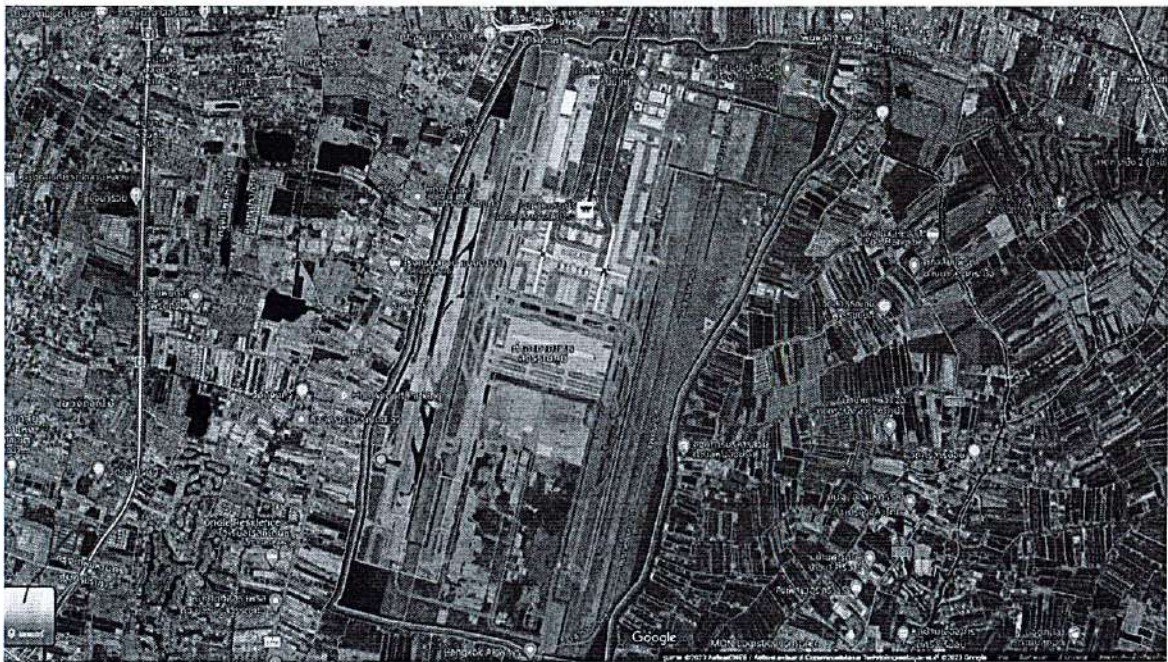
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ

ILS/DME พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง

ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รองรับทางวิ่งที่ 3)

แผนความปลอดภัยในภาคปฏิบัติงานในเขตการบิน
โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่ง
อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
(ระยะเวลาดำเนินการ วัน)
เริ่มต้นโครงการ ประมาณเดือน..... พ.ศ.



สารบัญ

แนวทางเบื้องต้น ต้องปฏิบัติ จัดทำ ควบคุม ดังนี้

บทที่ 1 มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน

หน้า

1.1 มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน กรณีก่อสร้าง การปรับปรุงซ่อมแซม ติดตั้ง หรือรื้อถอนภายในเขตการบิน	8-10
1.2 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของทหอากาศยาน	10-11
1.3 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของผู้รับจ้าง	11-15
1.4 มาตรการป้องกันระบบไฟฟ้าหรือสาธารณูปโภคใต้ดินที่เกิดจากการขุดเจาะ	15-15
1.5 มาตรการการปฏิบัติงานเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility)	15-16
1.6 การจัดการ FOD (Foreign Object Debris)	16-16
1.7 การจัดการวัสดุอันตราย (Hazardous Material)	16-17
1.8 การจัดการสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน (Wildlife Management)	17-17
1.9 การกำกับดูแลและดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	17-18
1.10 บ้ายและเครื่องหมายบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง	18-21
1.11 การออกประกาศและยกเลิก NOTAM	21-21
1.12 แผนรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน แผนผังการปฏิบัติงาน	21-23 17

บทที่ 2 แผนปฏิบัติงาน 24-26

บทที่ 3 การประเมินความเสี่ยง (RISK ASSESSMENT)

3.1 หลักการ	26-26
3.2 วัตถุประสงค์ของการประเมินความเสี่ยง	27-27
3.3 คำจำกัดความ	27-28
3.4 ขั้นตอนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง	28-34
3.5 มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง	34-38
3.6 แบบตารางบันทึกการวิเคราะห์ความเสี่ยง	39-39
3.7 แบบตารางบันทึกมาตรการลดความเสี่ยง	39-40

Am
H
pt
J
N
S
B

ภาคผนวก ก

ตารางบันทึกผลการตรวจสภาพยานพาหนะ/เครื่องจักร

41-41

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

7 / 42

Am AH ๒๒ K
๑๙ ๑๕

บทที่ 1. มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน

1.1 มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบินกรณี ก่อสร้าง การปรับปรุง

ซ่อมแซม ติดตั้ง หรือรื้อถอนภายในเขตการบิน

- 1.1.1 เวลาปฏิบัติงานคือตั้งแต่เวลา 22.00น. ถึงเวลา 10.00น. (ของวันถัดไป) หากประสงค์จะทำงานนอกเหนือจากระยะเวลาดังกล่าว ต้องแจ้งให้ผู้ควบคุมการปฏิบัติงานและแจ้งงานด้านความปลอดภัยของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทราบพร้อมกับทำแผนการทำงาน เมื่อผู้ควบคุมการปฏิบัติงานให้ความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษร แล้วจึงเข้าปฏิบัติงานได้
- 1.1.2 กำหนดเจ้าหน้าที่ควบคุมงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของผู้รับจ้างเพื่อประสานงานกับท่าอากาศยาน พร้อมทั้งควบคุมผู้ปฏิบัติงานไม่ให้ลุกล้ำเข้าไปในพื้นที่อื่นที่มีใช้พื้นที่ปฏิบัติงานของตน
- 1.1.3 ผู้ปฏิบัติงานต้องแต่งกายให้เรียบร้อยพร้อมเสื้อสะท้อนแสงและรัดกุมตลอดเวลาขณะปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบิน โดยแต่งกายต้องมีลักษณะหรือสีที่เหมือนกันเพื่อสะดวกต่อการตรวจสอบตามมาตรการรักษาความปลอดภัย
- 1.1.4 ผู้ปฏิบัติงานต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้เหมาะสมในเขตปฏิบัติงาน
- 1.1.5 กำหนดมาตรการควบคุมฝุ่นละออง กลิ่นและเสียงที่เกิดจากการปฏิบัติงาน เพื่อมิให้รบกวนผู้อื่นหรือผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่ข้างเคียง
- 1.1.6 การปฏิบัติงานต้องไม่ทำให้เกิดการขัดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการข้างเคียง
- 1.1.7 ต้องติดป้ายสัญลักษณ์หรือป้ายเตือนอันตรายต่างๆ ที่มีขนาดที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจน ภาพแสดงและตัวอักษรต้องเป็นสื่อสากลที่ทุกคนสามารถเข้าใจได้ง่าย
- 1.1.8 หากปฏิบัติงานที่สูงหรืออาคารสูงต้องใช้ผ้าใบหรือตาข่ายกันล้นมพื้นที่ที่ปฏิบัติงานเพื่อป้องกันเศษวัสดุกระแทบผู้อื่นหรือพื้นที่ข้างเคียง
- 1.1.9 ห้ามดื่มสุรา เสพของมึนเมา หรือสูบบุหรี่ในที่ปฏิบัติงานโดยเด็ดขาด
- 1.1.10 ไม่อนุญาตให้ทำการประกอบอาหารใด ๆ และห้ามทิ้งเศษอาหารในบริเวณที่ปฏิบัติงาน
- 1.1.11 ต้องดูแลบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานให้สะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ หากมีการขนย้ายวัสดุ กรวด หิน ดิน หินทราย ผู้รับจ้างต้องนำไปทิ้งไว้ในพื้นที่ที่ท่าอากาศยานกำหนด และต้องดูแลความสะอาดเส้นทางที่รถขนวัสดุผ่าน หากท่าอากาศยานตรวจพบว่าผู้รับจ้าง

Handwritten signatures and initials in blue ink.

- มิได้ปฏิบัติตามและท่าอากาศยานได้เข้าดำเนินการทำความสะอาดเอง ผู้รับจ้าง จะต้องเป็นผู้
จ่ายค่าดำเนินการที่เกิดขึ้นโดยไม่มีเงื่อนไขใด ๆ ทั้งสิ้น
- 1.1.12 ยานพาหนะ เครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานต้องจอดและเก็บไว้ใน
พื้นที่ปฏิบัติงานหรือพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น
- 1.1.13 ต้องกำหนดเส้นทางและช่องทางที่ใช้ในการเข้า-ออกเขตการบินให้ชัดเจน
- 1.1.14 ห้ามผู้ปฏิบัติงานพักอาศัยอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน
- 1.1.15 วัตถุไวไฟนำมาใช้งาน เช่น ถังก๊าซ ถังน้ำมัน หรือสารเคมีอื่น ๆ ที่ไวไฟ ให้ใช้ได้เฉพาะ
วันต่อวันเมื่อหมดเวลาทำงานในวันนั้นๆ ให้นำออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานทุกครั้ง
- 1.1.16 การดำเนินงานจะต้องไม่ทำให้โครงสร้างของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างเดิม รวมทั้งพื้นที่
โดยรอบเกิดความเสียหาย
- 1.1.17 ต้องปฏิบัติงานตามมาตรการการป้องกันอัคคีภัยตามที่ท่าอากาศยานกำหนด
- 1.1.18 บุคคลหรือยานพาหนะต้องติดบัตรอนุญาตที่กลุ่มรักษาความปลอดภัยออกให้ และอยู่ใน
พื้นที่ ปฏิบัติงานของตนตลอดเวลา
- 1.1.19 ท่าอากาศยาน จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งปวงซึ่งเกิดขึ้นจากการที่ผู้รับจ้าง
ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับต่าง ๆ ที่ท่าอากาศยานกำหนดการปฏิบัติเมื่อเข้าสู่
สถานะทัศนวิสัยต่ำ
- 1.1.20 หากมีการยกเลิกการก่อสร้างหรือดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในพื้นที่เคลื่อนไหวให้ผู้รับ
จ้างออกจากพื้นที่เคลื่อนไหวทันที
- 1.1.21 ยานพาหนะต้องติดตั้งธงลายตารางหมากรุกสีส้มและขาวหรือแดงและขาว และติดตั้งไฟ
กระพริบสีเหลืองที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C บนยานพาหนะ
- 1.1.22 การขับขี่ยานพาหนะบนทางวิ่งทางขับหรือเข้าพื้นที่บริเวณไหล่ทางวิ่งทางขับ ผู้ขับขี
ยานพาหนะต้องได้รับการอนุญาตจากหอบควบคุมลานจอดก่อนทุกครั้ง และขับขี่ยานพาหนะ
ในความเร็วที่ท่าอากาศยานกำหนดเท่านั้น
- 1.1.23 ห้ามขับขี่ยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ โดยไม่ได้รับคำแนะนำจากหอบังคับการบินหรือ
ไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำเพื่อเป็นการป้องกันการลุล้ำเข้าไปในเขตพื้นที่การบิน
(Air Side)
- 1.1.24 การขับขี่ยานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Service Road ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดบนเส้น
หยุดและมองดูให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านระยะ 200 เมตร จึงขับขี่ยานพาหนะ
ในความเร็วที่กำหนดบนเส้นทางต่อไป

Anu

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "AH", "S", and other illegible marks.

- 1.1.25 เจ้าหน้าที่ที่ติดตั้งอุปกรณ์บนเสาอากาศ ต้องมีใบอนุญาตปฏิบัติงานในที่สูง และต้องแสดงให้ผู้ควบคุมงานตรวจสอบก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง

1.2 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน

1.2.1 การประกาศภาวะฉุกเฉิน (Declared Emergency)

ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานสามารถประกาศภาวะฉุกเฉิน โดยจะแจ้งให้ผู้ปฏิบัติงานทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 นาที

1.2.2 การปฏิบัติงานในเขตการบิน ดังนี้

- 1.2.2.1 ติดตั้งเสาธงสีส้มขาว ขนาด 90 x 90 เซนติเมตร ที่ยานพาหนะ เช่น รถกระบะ ขนส่งวัสดุ เครื่องจักรในการก่อสร้าง เป็นต้น
- 1.2.2.2 แต่งกายด้วยเครื่องแบบของบริษัท หรือหน่วยงานที่ตนสังกัด สำหรับพนักงานที่ต้องปฏิบัติงานให้บริการแก่อากาศยานต้องมีชุดเครื่องแบบที่ติดแถบสะท้อนแสงหรือสวมใส่เสื้อกั๊กที่มีสีเด่นชัด และติดแถบสะท้อนแสง ทั้งนี้ แถบสะท้อนแสงจะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมองเห็นผู้สวมใส่ได้อย่างชัดเจน เป็นการป้องกันอุบัติเหตุ ยานพาหนะเลี้ยวชนผู้ที่กำลังปฏิบัติงานได้ในทางหนึ่ง
- 1.2.2.3 ติดบัตรอนุญาตบุคคล (Airport Personal Permit) ไว้ในที่บริเวณอกเสื้อและสามารถมองเห็นด้านหน้าบัตรได้ตลอดเวลา
- 1.2.2.4 บัตรอนุญาต เป็นการออกให้เฉพาะบุคคล ห้ามสับเปลี่ยน หรือนำไปให้ผู้อื่นใช้
- 1.2.2.5 ห้ามนำบัตรอนุญาตที่หมดอายุมาใช้
- 1.2.2.6 ปฏิบัติงานตามประเภทของบัตรอนุญาต เท่านั้น
- 1.2.2.7 พนักงานเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน สามารถขอตรวจสอบบัตรอนุญาตได้ตลอดเวลา
- 1.2.2.8 ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือสารเสพติด หรือยาที่ทำให้เกิดอาการง่วงซึม
- 1.2.2.9 ห้ามสูบบุหรี่ หรือทำให้เกิดประกายไฟ
- 1.2.2.10 ห้ามก่อให้เกิดความสกปรกใด ๆ ในเขตพื้นที่การบิน และไม่ละเลยต่อเศษวัสดุต่าง ๆ (FOREIGN OBJECT DEBRIS: FOD) ที่ตกหล่นอยู่บนพื้นลานจอดอากาศยาน เช่น เศษหิน เศษกระดาษ พลาสติก น็อต หรือสกรู เป็นต้น ที่อาจถูกเครื่องยนต์ของเครื่องบินดูดเข้าไปทำให้เครื่องบินได้รับความเสียหาย หรืออาจเป็นอันตรายต่อลำตัวหรือยางล้อเครื่องบิน โดยให้เก็บใส่ถังขยะเมื่อพบ
- 1.2.2.11 ระวังอันตรายจากกระแสไฟฟ้าในขณะที่นักบินติดเครื่องยนต์ หรือพร้อมจะขึ้นเครื่องบิน ออกจากหลุมจอดอากาศยาน นักบินจะเปิดไฟกระพริบสีแดง (ANTI -

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

COLLISION LIGHT) ซึ่งเป็นสัญญาณไฟเตือนเพื่อป้องกันการชนกันดวงไฟนี้ติดตั้งบริเวณด้านบนและด้านล่างของลำตัวเครื่องบิน (FUSELAGE) และที่กระโดงหาง (FIN)

- 1.2.2.12 ขณะที่เครื่องบินติดเครื่องยนต์ ห้ามเข้าใกล้ด้านหน้าของตัวเครื่องบิน ในระยะ น้อยกว่า 7.5 เมตร และห้ามผ่านด้านหลังของเครื่องบินโดยเด็ดขาด
- 1.2.2.13 ห้ามขับขี้นานพาหนะในเขตการบิน หากไม่ผ่านเกณฑ์การทดสอบ “การขับขี้นานพาหนะและความปลอดภัยในเขตการบิน”
- 1.2.2.14 ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังตลอดเวลา
- 1.2.2.15 แจ้งให้ท่าอากาศยานทราบทันทีที่พบเห็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ รวมทั้งสิ่งทีอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์
- 1.2.2.16 ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ข้อห้ามต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งกฎหมายโดยเคร่งครัด
- 1.2.2.17 วัตถุประสงค์ในการเข้าไปในเขตพื้นที่การบินเป็นไปเพื่อการปฏิบัติงานเท่านั้น
- 1.2.2.18 หากพบเห็นผู้กระทำความผิดหลักเกณฑ์หรือกระทำความผิดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ข้อห้ามต่าง ๆ ของท่าอากาศยานให้แจ้งกลุ่มความปลอดภัยท่าอากาศยานหรือหัวหน้างานกลุ่มความปลอดภัยท่าอากาศยานต่อไป

1.3 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของผู้รับจ้าง

1.3.1 กล่าวทั่วไป

- ผู้รับจ้างจะต้องจัดให้มีความปลอดภัยในพื้นที่ดำเนินงานและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งเป็นเขตการบิน (Airside) อย่างเพียงพอ โดยจะต้องปฏิบัติงานด้วยความรอบครอบระมัดระวัง ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยผู้รับจ้าง จะต้องถือปฏิบัติดังนี้

- 1.3.1.1 ในเขตพื้นที่ดำเนินงานจะต้องสำรองช่องทางสำหรับรถดับเพลิงและกู้ภัยสามารถใช้ได้ตลอดเวลา
- 1.3.1.2 ในพื้นที่ที่ดำเนินงาน ต้องมีวิศวกรควบคุมงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานของผู้รับจ้างกำกับดูแล พนักงาน เครื่องจักรต่างๆ และการใช้เส้นทางเข้า-ออก ตามที่กำหนดรวมถึงการดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดของท่าอากาศยาน ตลอดระยะเวลาการปฏิบัติงาน
- 1.3.1.3 การนำรถยกสำหรับขนย้ายวัสดุสิ่งของในพื้นที่ต้องแจ้งท่าอากาศยานให้ทราบก่อนล่วงหน้าเพื่อขออนุญาต

- 1.3.1.4 การตอก ขุด หรือเจาะ จะต้องผ่านการพิจารณา หรือได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานก่อนเสมอ
- 1.3.1.5 เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ใช้ในพื้นที่ก่อสร้าง ควรต้องมีการตรวจสอบสภาพก่อนนำมาใช้งาน ให้มีความปลอดภัย และจัดให้มีอุปกรณ์สำหรับลากจูงเครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ใช้ในพื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่เสียไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ด้วยตัวเอง มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพเครื่องจักร ยานพาหนะทุกวัน ก่อนเข้าปฏิบัติงาน ตารางบันทึกผลการตรวจสอบเครื่องจักร ยานพาหนะ
- 1.3.1.6 อุปกรณ์ เครื่องมือ วัสดุ สิ่งของและเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจเป็น FOD ให้จัดเก็บหรือกำจัดให้อยู่ในสภาพที่ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ อันเนื่องมาจากแรงลมพัดหรือแรงดูดเป่าของเครื่องยนต์เจ็ท ทั้งนี้เพื่อป้องกันเครื่องยนต์ดูดวัสดุดังกล่าวเข้าไปก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน หรือเกิดอุบัติเหตุเป่าวัสดุไปถูกผู้ที่กำลังปฏิบัติงานในบริเวณนั้น ถุงพลาสติก หรือสิ่งล่อใจสัตว์ให้เก็บในภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด เพื่อป้องกันสุนัข นก หรือสัตว์อื่น ๆ เข้าสู่เขตการบิน และต้องทำความสะอาดพื้นที่ดำเนินงานทุกครั้งที่แล้วเสร็จงาน
- 1.3.1.7 การขนย้ายวัสดุ กรวด หิน ดิน ทราย จะต้องนำไปทิ้งพื้นที่ที่กำหนดให้ และต้องดูแลความสะอาดตามเส้นทางที่รถขนวัสดุผ่านรวมทั้งบริเวณที่ดำเนินงาน
- 1.3.1.8 การดำเนินที่อาจก่อให้เกิด FOD (เศษหิน ดิน ทราย ฯลฯ) ในเขตการบิน ให้ติดตั้งตะแกรง กว้าง 1.20 เมตร ยาว 2.40 เมตร วางคู่กันจำนวน 1 คู่ บริเวณทางเข้าออกเขตการบิน ดำเนินงานเพื่อให้รถแล่นทับผ่านตะแกรงเหล็ก และล้อรถได้สละ FOD ออก
- 1.3.1.9 ควบคุมฝุ่นละอองที่เกิดจากการปฏิบัติงานให้อยู่ในสภาพน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อป้องกันฝุ่นละอองดังกล่าว บดบังการมองเห็นของนักบินที่กำลังปฏิบัติงานอยู่
- 1.3.1.10 การใช้วัสดุไวไฟ เช่น สี ทินเนอร์ หรือ อุปกรณ์ที่ทำให้เกิดประกายไฟ และมีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาดไม่น้อยกว่า 10 ปอนด์ (จำนวนตามความเหมาะสมของงาน) ไว้ให้พร้อมหรือนำรถดับเพลิงมาเตรียมพร้อมตลอดเวลา
- 1.3.1.11 ในเขต Airside อากาศยานจะได้เป็นผู้รับสิทธิ์ในการใช้เส้นทางก่อน หอบังคับการบินจะเป็นผู้ควบคุมการสัญจรทั้งทางอากาศและยานพาหนะ ตลอดจนบุคคลที่กำลังปฏิบัติงานอยู่ ดังนั้นผู้รับจ้างจะต้องจัดการให้เจ้าหน้าที่ควบคุมความปลอดภัยในการทำงานมีวิทยุสื่อสาร ให้เพียงพอ เพื่อสามารถติดต่อหอบังคับการบินได้ตลอดเวลาและปฏิบัติตามคำแนะนำของหอบังคับการบินอย่างเคร่งครัด

Are
H
H
5
e/A
H

- 1.3.1.12 ในกรณีเกิดพายุฝนฟ้าคะนองมีกระแสลมแรง ควรหยุดปฏิบัติงานและเก็บ/ยึด หรือตรึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆไม่ให้กระจัดกระจายและต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดสภาพอากาศเลวร้าย ตามที่ได้รับการอบรมจากกลุ่มความปลอดภัย
- 1.3.1.13 เมื่อปฏิบัติงานเสร็จในแต่ละวันต้องนำยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งหมด เพื่อไม่ให้เป็นสิ่งขัดขวางในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง(กรณีจำเป็น)
- 1.3.1.14 ปฏิบัติตามข้อกำหนดของท่าอากาศยานและคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมงานหรือเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานโดยตรงเคร่งครัด
- 1.3.1.15 ในการตรวจสอบหากพบว่าการดำเนินงานไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของท่าอากาศยาน ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในเขตการบิน ท่าอากาศยานจะแจ้งเตือนไปให้ผู้เกี่ยวข้องแก้ไขให้เป็นไปตามข้อกำหนดหรือให้หยุดปฏิบัติงานหากเห็นว่ามีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์
- 1.3.1.16 ในการปฏิบัติงานจะต้องมีวิทยุสื่อสารพร้อมนามเรียกขาน เพื่อติดต่อประสานงานกับหอบังคับการบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยาน (กรณีจำเป็น)
- 1.3.2 บุคลากรของผู้รับเหมา
- 1.3.2.1 บุคคลที่เข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน ต้องผ่านการฝึกอบรมจากกลุ่มความปลอดภัยก่อนเข้าปฏิบัติงาน
- 1.3.2.2 พนักงาน เจ้าหน้าที่ คนงาน ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ซึ่งสามารถปฏิเสธการให้เข้าพื้นที่ เพื่อความปลอดภัยของอากาศยานขณะปฏิบัติการ
- 1.3.2.3 ปฏิบัติงานอยู่เฉพาะในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนดให้เท่านั้น ไม่ล่วงล้ำเข้าไปในเขตพื้นที่ใช้งานของอากาศยานหรือพื้นที่ซึ่งรบกวนการทำงานของระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ
- 1.3.2.4 ห้ามทำให้เกิดประกายไฟ หรือทำให้เกิดไฟไหม้ และห้ามสูบบุหรี่ในเขตการบินโดยเด็ดขาด
- 1.3.2.5 ผู้ปฏิบัติงานควรได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสถานะอันตราย และควรมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันอันตรายอันอาจเกิดจากระดับเสียง และกระแสไอพ่นของเครื่องบิน หัวหน้าคนงานต้องมีเครื่องแบบหรือสวมเสื้อที่ระบุให้เห็นเด่นชัด
- 1.3.2.6 การเข้า-ออกพื้นที่ของคนงานทั่วไปให้ใช้ประตูช่องทาง Control Post
- 1.3.3 ยานพาหนะ

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "AN", "HT", and several illegible signatures.

- 1.3.3.1 ผู้ปฏิบัติงานที่ทำหน้าที่ขับยานพาหนะ ต้องผ่านการอบรมจากกลุ่มความปลอดภัยของท่าอากาศยานก่อนเข้าปฏิบัติงาน
- 1.3.3.2 ห้ามนำยานพาหนะที่ใช้แก๊สเข้าพื้นที่เขตการบิน
- 1.3.3.3 ดำเนินการใชยานพาหนะรวมถึงเครื่องจักรทั้งหมด ต้องติดธงสีส้มสลับขาว ขนาดความกว้างยาวไม่น้อยกว่า 90 x 90 ซม.
- 1.3.3.4 การเข้า-ออกพื้นที่ของยานพาหนะให้ใช้ประตูช่องทาง Control Post หรือที่ท่าอากาศยานกำหนด
- 1.3.3.5 ยานพาหนะต้องไม่สูงเกิน 4 เมตร และต้องเข้า-ออก เฉพาะพื้นที่หรือเส้นทางที่กำหนดให้ ทั้งนี้หากยานพาหนะมีความจำเป็นต้องออกนอกพื้นที่หรือเส้นทางที่กำหนด ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ประสานงานก่อน
- 1.3.3.6 การข้ามทางขับหรือลานจอดส่วนที่ยังใช้งานอยู่ รวมถึงการขับขึ้นพื้นที่ปฏิบัติงานการบินต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดและสัญลักษณ์ หรือป้ายเตือนต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด
- 1.3.3.7 การปฏิบัติงานในช่วงกลางคืน ยานพาหนะต้องติดตั้งไฟกระพริบสีเหลือง
- 1.3.3.8 ในการสิ้นสุดการปฏิบัติงานแต่ละครั้ง ยานพาหนะต้องออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งหมด
- 1.3.4 การรักษาความปลอดภัย และการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง
 - 1.3.4.1 จะต้องเข้า-ออก ผ่านช่องทาง/เส้นทางที่กำหนด(Control Post) หรือที่ท่าอากาศยานกำหนดเท่านั้น และปฏิบัติตามมาตรการ การรักษาความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด
 - 1.3.4.2 เจ้าหน้าที่และคนงานทุกคน รวมถึงยานพาหนะต้องติดบัตรอนุญาตเข้าเขตพื้นที่หวงห้าม ที่ออกให้โดยกลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน โดยเคร่งครัด
 - 1.3.4.3 ผู้รับจ้างต้องกำหนดให้มีผู้รับผิดชอบในการควบคุมเก็บรักษาบัตรอนุญาตเข้าเขตพื้นที่หวงห้ามของบุคคลหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน
- 1.3.5 เครื่องช่วยการมองเห็นบนภาคพื้น (Ground Visual Aids)
 - ห้ามปรับ เปลี่ยน เคลื่อนย้ายเครื่องหมาย สัญญาณไฟที่ตั้งไว้ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุมงานหรือเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน
- 1.3.6 ข้อกำหนดพิเศษอื่นๆ
 - 1.3.6.1 ผู้รับจ้างต้องเคลื่อนย้ายบุคลากรและอุปกรณ์ทุกอย่างออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และทำความสะอาดพื้นที่ทันทีที่ได้รับแจ้งกรณีมีเครื่อง VIP หรือ กรณีฉุกเฉินอื่น ๆ ตามที่เจ้าหน้าที่ควบคุมงาน หรือเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานสั่งการ

Amc
Jor
AH
5

1.3.6.2 หากมีการทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกชำรุดเสียหาย จะต้องแจ้งผู้จัดการโครงการ และเจ้าหน้าที่ควบคุมงานท่าอากาศยานให้ทราบทันที

1.4 มาตรการป้องกันระบบไฟฟ้าหรือสาธารณูปโภคใต้ดินที่เกิดจากการขุดเจาะ

- 1.4.1 ตรวจสอบแนวท่อร้อยสายไฟของระบบไฟฟ้าสนามบินหรือท่อสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่อยู่ใต้ดิน
- 1.4.2 ผู้รับจ้าง ประสานเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเพื่อขอรายละเอียดแนวเส้นทางการเดินท่อร้อยสายหรือท่อสาธารณูปโภคใต้ดิน
- 1.4.3 ผู้รับจ้างจะต้องทำสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายตามแนวท่อร้อยสาย เพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องจักรหรือคนงาน ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบไฟฟ้าสนามบิน (ถ้ามี)
- 1.4.4 ผู้ปฏิบัติงานจะต้องดำเนินงานตามหลักวิศวกรรมอย่างเคร่งครัดในการปฏิบัติงาน หากสงสัยหรือเกรงว่าจะมีผลกระทบต่อระบบไฟฟ้าสนามบิน ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเพื่อตรวจสอบก่อนจะดำเนินการต่อไป
- 1.4.5 การขอเข้าพื้นที่ปฏิบัติงานจะมีผู้ดูแลสนามบินนำเข้าพื้นที่และตรวจตราพื้นที่การปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ

1.5 มาตรการการปฏิบัติงานเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (LOW VISIBILITY)

- 1.5.1 การขับขี่ยานพาหนะให้เปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำและเปิดไฟวับวาบ (ถ้ามี)
- 1.5.2 กันแนวด้วยแบริเออร์สีแดง สูง 1 เมตร พร้อมติดไฟสัญญาณสีแดงให้เห็นชัดเจน(กรณีจำเป็น)
- 1.5.3 ติดป้ายสัญลักษณ์หรือป้ายเตือนอันตรายต่าง ๆ ขนาดที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจนและเข้าใจง่าย
- 1.5.4 เคลื่อนย้ายยานพาหนะ เครื่องจักร อุปกรณ์จัดเก็บในพื้นที่กำหนด(กรณีจำเป็น)
- 1.5.5 จัดเก็บเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มิดชิดเรียบร้อยในสภาพที่มีความมั่นคงแข็งแรง
- 1.5.6 ยานพาหนะที่มีการปฏิบัติงานในพื้นที่เคลื่อนไหวยานพาหนะทัศนวิสัยต่ำ จะต้อง มีแผนที่จราจร หรือ แผนที่เส้นทางเข้า-ออก ที่ใช้ในการปฏิบัติงานและมีอุปกรณ์สื่อสารวิทยุที่ใช้สื่อสารกับหอบังคับการบิน(กรณีจำเป็น)
- 1.5.7 หากไม่จำเป็นไม่ควรนำยานพาหนะข้ามทางขับ

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Anu 15 / 42
HH 16
[Signatures]

- 1.5.8 กรณีมีความจำเป็นขี้นยานพาหนะข้ามทางขับ ต้องจัดให้มีรถนำหรือการข้ามทางที่ติดกับ SERVICE ROAD ให้ผู้ขี้นยานพาหนะหยุดรอบนเส้นหยุด และตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยาน ขี้นเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขี้นยานพาหนะในความเร็วที่กำหนด
- 1.5.9 ห้ามขี้นยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับโดยไม่ได้รับคำแนะนำจากหอบังคับการบิน หรือไม่ได้ อยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ เพื่อเป็นการป้องกันการรุกล้ำเข้าไปในเขต ILS CRITICAL AND SENSITIVE AREA
- 1.5.10 เปิดสัญญาณไฟในบริเวณก่อสร้างให้เห็นชัดเจน
- 1.5.11 การปฏิบัติงานในเขตการบินจะมีผู้ดูแลสนามบินทำการดูแลตรวจตราพื้นที่ ตรวจเช็ค สัญญาณไฟและป้ายแจ้งเตือนต่างๆ และ FOD เพื่อให้การปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรการ ความปลอดภัยในเขตการบิน

1.6 การจัดการ FOD (Foreign Object Debris)

– ผู้รับจ้างจะต้องมีมาตรการเพื่อจัดการ FOD บุคลากรผู้เกี่ยวข้องกับการติดตั้งและบุคลากร ของผู้รับจ้างทุกคนจะต้องคอยป้องกันและกำจัดปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิด FOD ในพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง และพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งทั้งหมด อีกทั้งจะต้องจัดให้มีภาชนะที่ติดป้ายระบุชัดเจนสำหรับบรรจุ FOD ประจำไว้ตามจุดต่าง ๆ ในพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้งให้ทั่วถึง หากมีการขนย้ายวัสดุ กรวด หิน ดิน หวาย ผู้รับจ้างต้องนำไปทิ้งไว้ในพื้นที่ที่กำหนด และต้องดูแลความสะอาดเส้นทางที่รถขนวัสดุฯ ผ่าน

– หากทำอากาศยานตรวจพบว่าผู้รับจ้าง มิได้ปฏิบัติตาม และทำอากาศยานได้เข้าดำเนินการทำ ความสะอาดเอง บริษัทผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้จ่ายค่าดำเนินการที่เกิดขึ้นโดยไม่มีเงื่อนไขใด ๆ ทั้งสิ้น อุปกรณ์ เครื่องมือ วัสดุ สิ่งของและเศษวัสดุติดตั้งที่อาจเป็น FOD ให้จัดเก็บ หรือจำกัดให้อยู่ในสภาพที่ไม่ สามารถเคลื่อนตัวได้ อันเนื่องมาจากแรงลมพัดหรือแรงดูดเป่าของกระแสเจ็ทของอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อ ป้องกันเครื่องยนต์ดูดวัสดุดังกล่าวเข้าไป ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน หรือเกิดอุบัติเหตุเป่า วัสดุไปกระทบผู้ที่กำลังปฏิบัติงานในบริเวณนั้น

1.7 การจัดการวัสดุอันตราย (Hazardous Material)

– การขนส่งและการปฏิบัติงานเมื่อมีการรั่วไหลของวัสดุอันตราย เช่น เชื้อเพลิง น้ำมัน สารเคมี และตัวทำละลาย ฯลฯ ผู้รับจ้างจะต้องรายงานการรั่วไหลและบอกปริมาณการรั่วไหลที่เกิดขึ้นให้ทำอากาศ ยาน เพื่อประเมินความรุนแรงของการรั่วไหลเพื่อช่วยจัดเตรียมภาชนะกักเก็บและทำความสะอาด พร้อมทั้ง แจ้งเตือนให้บริษัท ที่จะได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลดังกล่าว ทำการป้องกันการรั่วไหล ไม่ให้รั่วไหลเข้าสู่

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am
PR
HH
NS
97
2
=

ระบบระบายน้ำและทางน้ำ โดยรอบพื้นที่ หากการดำเนินการดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด ให้รีบเก็บกวาดวัสดุที่รั่วไหลลงในภาชนะกักเก็บที่ได้รับการเห็นชอบ ผู้รับจ้างจะต้องมีอุปกรณ์ทำความสะอาดและเครื่องมือจัดการการรั่วไหล (Spill kits) จะต้องมีความเพียงพอสำหรับการจัดการการรั่วไหลของเครื่องจักรที่ทำงานอยู่

1.8 การจัดการสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน (Wildlife Management)

- สัตว์ที่อาศัยอยู่ในสนามบินหรือพื้นที่โดยรอบสนามบินสามารถทำให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานที่เข้า-ออกสนามบิน หรือขับเคลื่อนอยู่ในสนามบินได้ จึงเป็นความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับจ้างที่จะต้องคอยดูแล เฝ้าระวังและไม่ให้การดำเนินงานหรือการกระทำต่างๆ ที่เป็นการดึงดูดสัตว์ทุกประเภท

1.8.1 ชยะ ผู้รับจ้างจะต้องทำการดูแลรักษาให้พื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้งสะอาดอยู่เสมอ ชยะและเศษวัสดุต่างๆ เศษอาหาร (ถ้ามี) ถูกล้างทำความสะอาด หรือสิ่งล่อใจสัตว์ ให้เก็บในภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด และนำออกไปทิ้งให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันสุนัข นกหรือสัตว์อื่นๆ เข้าสู่เขตการบินและต้องทำความสะอาดพื้นที่ที่ดำเนินงานทุกครั้งเสร็จงาน

1.8.2 แหล่งน้ำ แอ่งน้ำ หรือแหล่งน้ำที่ถูกกัก หรือท่วมขังอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง เนื่องจากการขุดดิน รอยร่องล้อ หรือแอ่งที่เกิดจากการทำงานของผู้รับจ้างจะต้องถูกสูบน้ำออกทันที แอ่งน้ำหรือแหล่งน้ำนี้ สามารถดึงดูดสัตว์หลายประเภทซึ่งเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่กำลังเคลื่อนที่ ทั้งนี้แอ่งน้ำ หรือแหล่งน้ำที่กล่าวถึงนี้ ไม่เกี่ยวข้องกับแหล่งน้ำตามปกติที่เกิดจากการไหลของฝน

1.8.3 การเจริญเติบโตและความสูงของหญ้า จะมีการดูแลรักษาพื้นที่ปฏิบัติงานให้มีสภาพปลอดภัยต่อการทำงานและปฏิบัติการทางการบิน โดยไม่ปล่อยให้หญ้า วัชพืชหรือพืชชนิดใดๆ เจริญเติบโตจนอาจดึงดูดสัตว์ที่เป็นอันตรายต่ออากาศยาน เข้ามาในพื้นที่ติดตั้ง โดยจัดให้มีบุคลากรคอยควบคุมดูแลป้องกันการเจริญเติบโตของพืชเหล่านั้น

1.9 การกำกับดูแลและดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.9.1 ผู้ประสานงาน ทอท. (รหัสสนามเรียกขานตามกำหนด)

1.9.2 ผู้ควบคุมงาน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- จะแจ้งชื่อ หมายเลขโทรศัพท์ ให้ทราบหลังจากได้รับการแต่งตั้ง

1.9.3 กลุ่มความปลอดภัย

1.9.3.1 มีหน้าที่จัดการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่และผู้รับจ้าง ให้ทราบกฎระเบียบการใช้วิทยุสื่อสาร รวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยในเขตปฏิบัติการบิน

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Ave

JK

17 / 42

HH

5

ST

ST

ST

ST

- 1.9.3.2 จัดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงาน ที่จะมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการของอากาศยานตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน เพื่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยานตามที่ระบุในแบบวิธีการดำเนินการ รวมทั้งกำกับดูแลการติดตั้ง
- 1.9.3.3 แจ้งให้ผู้ดูแลสนามบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมงานทราบทันทีที่ตรวจพบการดำเนินการที่ไม่ปลอดภัยในระหว่างการทำงาน
- 1.9.3.4 คงสภาพการติดต่อกับหอบังคับการบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมงานท่าอากาศยานและผู้จัดการโครงการของผู้รับจ้าง ตลอดเวลา
- 1.9.3.5 รายงานตามขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ของท่าอากาศยานกรณีเกิดเหตุการณ์หรือเกิดความเสียหายต่อสิ่งอำนวยความสะดวก-ในการบริการอันเนื่องมาจากการปฏิบัติงาน
- 1.9.4 กลุ่มรักษาความปลอดภัย
- 1.9.4.1 มีหน้าที่จัดการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่และคนงาน ผู้รับจ้างให้ทราบกฎระเบียบการปฏิบัติงาน การขัยานพาหนะ ช่องทางเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงาน
- 1.9.4.2 มีหน้าที่ออกบัตรอนุญาต รักษาความปลอดภัยบุคคลและยานพาหนะในการเข้า-ออกพื้นที่หวงห้ามท่าอากาศยาน ของเจ้าหน้าที่/คนงานของผู้รับจ้างตามมาตรการการรักษาความปลอดภัย
- 1.9.4.3 ตรวจสอบบัตรอนุญาตยานพาหนะในการนำยานพาหนะเข้า-ออกพื้นที่หวงห้ามท่าอากาศยานของผู้รับจ้าง ตามมาตรการการรักษาความปลอดภัย
- 1.9.5 กลุ่มพิธีการบินและอำนวยความสะดวก
- มีหน้าที่ออกประกาศนักบิน (NOTAM) หรือ AIP SUPPLEMENT
- 1.9.6 กลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา
- มีหน้าที่ตรวจสอบระบบไฟฟ้าสนามบินให้อยู่ในสภาพใช้งานตามภารกิจด้านการบิน

1.10 ป้ายและเครื่องหมายบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง

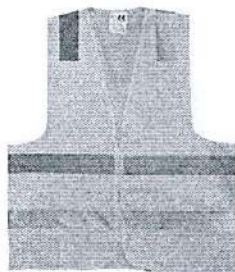
- เส้นทางเข้าพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้งของเครื่องจักรและยานพาหนะ จะใช้เส้นทางที่ระบุไว้ตามแผนการดำเนินงาน โดยการเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง บริษัทผู้รับจ้างสามารถเป็นผู้ประสานขอเข้าพื้นที่ติดตั้งเส้นทางเข้าพื้นที่ติดตั้งให้ดำเนินการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายชั่วคราวตลอดแนวเส้นทางทั้งหมด เพื่อใช้นำทางระหว่างการเข้า-ออกพื้นที่เขตการบิน (Control Post) หรือเส้นทางที่ท่าอากาศยานกำหนด และพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง ด้านหน้าทางเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งหมด จะมีการจัดพนักงานประจำอยู่ ณ จุดที่กำหนดไว้เพื่อตรวจตรา ป้องกันผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้า-ออก

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am Jw 18 / 42
MT 5
CFZ
4/4
J
A



แสดงป้ายเตือนต่างๆ



เสื้อสะท้อนแสง (สำหรับพนักงานควบคุมงาน ช่าง คนงาน พนักงานขับเครื่องจักร)



วิทยุสื่อสาร (สำหรับติดต่อเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน/ท่าอากาศยาน)

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

19 / 42

Aw

HT

5

Handwritten signatures and initials in blue ink.



ไฟกระพริบติดยานพาหนะ/เครื่องจักรกลขณะปฏิบัติงาน



ธงลายตารางหมากรุก (สำหรับติดยานพาหนะ/เครื่องจักรกล)



ถังดับเพลิงสำหรับใช้ในบริเวณพื้นที่

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

20 / 42



ธงสีเขียว และสีแดง สำหรับควบคุมจราจรยานพาหนะ/เครื่องจักรกลในพื้นที่ก่อสร้าง

1.11 การออกประกาศและยกเลิก NOTAM

-กลุ่มพิธีการบินและอำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน รวบรวมข้อมูลที่จะขอออก NOTAM ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อดำเนินการออก NOTAM ในส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.12 แผนรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

1.12.1 กรณีอากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน

โดยปกติท่าอากาศยานได้มีการเตรียมพร้อมหน่วยดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานตามเวลาเปิด-ปิด ให้บริการสนามบิน ทั้งนี้หากนักบินได้ประกาศภาวะฉุกเฉินในช่วงที่อยู่ในอากาศ หอควบคุมการบินจะทำหน้าที่แจ้งงานกู้ภัยและดับเพลิงทราบเพื่อเตรียมพร้อม ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่เคลื่อนไหวจะต้องเคลื่อนย้ายบุคคล ยานพาหนะ อุปกรณ์หรือวัสดุออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานไปยังบริเวณพื้นที่ปลอดภัยที่กำหนด หรือตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (หอบังคับการบิน) หรือเจ้าหน้าที่กลุ่มความปลอดภัยท่าอากาศยาน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน (EMERGENCY PLAN)

1.12.2 กรณีเครื่องจักรชำรุดใกล้ทางวิ่ง และไม่สามารถเคลื่อนที่เองได้

1.12.2.1 ผู้รับจ้าง จะต้องใช้เครื่องจักรกล หรือยานพาหนะที่มีสภาพสมบูรณ์ และต้องมีช่างเตรียมพร้อมแก้ไขปัญหา หรือเตรียมยานพาหนะสำหรับลากจูง หากเครื่องจักรชำรุดใกล้พื้นที่ทางวิ่ง หรือพื้นที่อื่นใดซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยการบิน ซึ่งต้องดำเนินการให้เรียบร้อยภายในเวลา 20 นาที

1.12.2.2 ผู้รับจ้างจะต้องตรวจเช็คเครื่องจักรกลหรือยานพาหนะให้มีสภาพสมบูรณ์ และพร้อมใช้งานทุกครั้งก่อนเข้าปฏิบัติงาน ตามภาคผนวก ก ตารางบันทึกผลการตรวจสอบยานพาหนะ/เครื่องจักร

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

21 / 42
Anu Jw AH
KZ
Gut
A.



แผนผังการปฏิบัติงาน

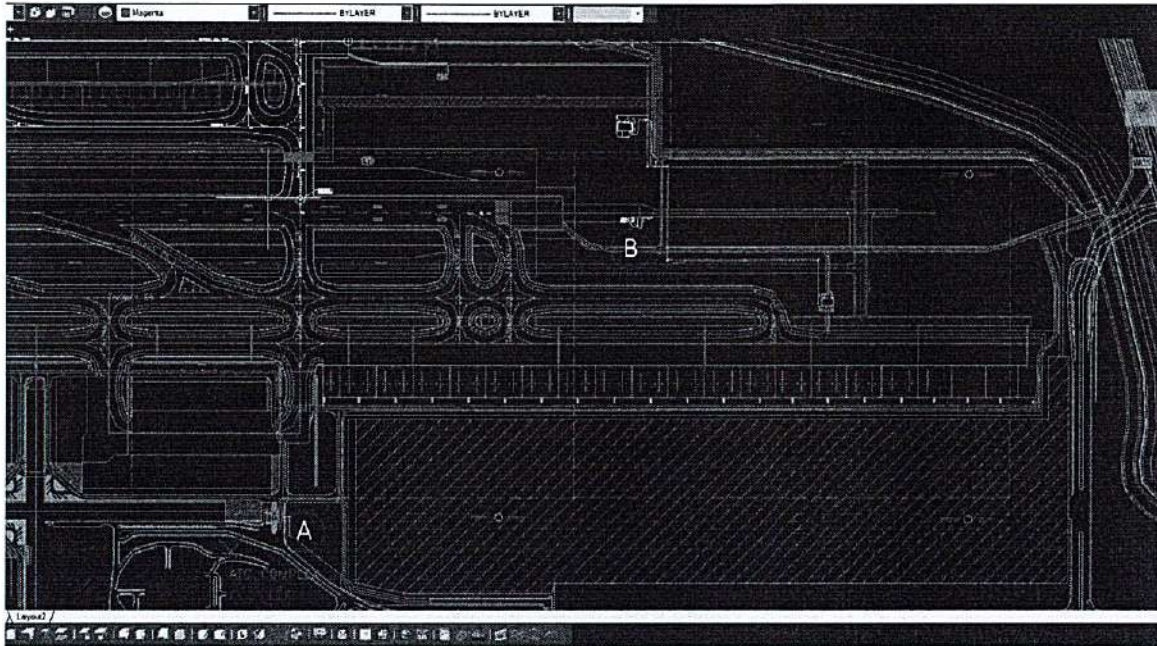
โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่ง
อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

22 / 42

Am
AH
AH
AH

ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งและสัญจรเข้า-ออก
จากบริเวณทางเข้าเขตควบคุม (Control Post 1)
สัญจรตามแนวถนน(เส้นทางสีแดง)
จนถึงพื้นที่โครงการฯ (พื้นที่ก่อสร้าง/พื้นที่เก็บวัสดุ-อุปกรณ์ก่อสร้าง)



- Remark
- A = ทางเข้าเขตควบคุม (Control Post 1)
- B = LLZ Station

บทที่ 2. แผนการปฏิบัติงาน

โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่ง

อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(คาดการณ์ช่วงเวลาดำเนินการ มี.ย.67 - พ.ค.68)

(ส่งมอบพื้นที่-ก่อสร้างอาคาร-ติดตั้งอุปกรณ์ ILS/DME แล้วเสร็จ)

วันที่รับรองแผนปฏิบัติงาน	วัน	เดือน	พ.ศ.
วันที่เริ่มปฏิบัติงาน	วัน	เดือน	พ.ศ.
วันที่สิ้นสุดปฏิบัติงาน	วัน	เดือน	พ.ศ.

2.1 รายละเอียดการปฏิบัติงาน

(ช่วงประมาณเดือน พ.ศ. ถึงช่วงประมาณเดือน พ.ศ.) มี

การปฏิบัติงาน ดังนี้

- ปรับเปลี่ยนพื้นที่/กำจัดวัชพืชในบริเวณก่อสร้าง
- ปักผังอาคาร และสิ่งปลูกสร้างทั้งหมด
- งานไฟฟ้าและประปาชั่วคราว
- งานตอกเสาเข็ม สำหรับฐานรากอาคารสถานีฯ/ ฐานรากคอกหม้อแปลงไฟฟ้า
/ฐานรากป้าย/ฐานรากถังน้ำมันสำรอง และฐานรากถังน้ำดี
- งานติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า RMU อุปกรณ์ประกอบ ทั้งหมด
- งานติดตั้งเครื่องย่นต์กำเนิดไฟฟ้าสำรองพร้อมติดตั้งและทดสอบระบบทั้งหมด
- งานระบบไฟฟ้าแรงสูง แรงต่ำ งานต่อลงดิน ทั้งหมด
- งานติดตั้งระบบปรับอากาศทั้งหมด
- งานติดตั้งถังเก็บน้ำดี ทั้งหมด
- งานทดสอบระบบประกอบอาคารทั้งหมด
- งานเก็บรายละเอียดของงานส่วนที่ยังไม่เรียบร้อย
- งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวที่ใช้ในการก่อสร้าง และขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด
- งานเก็บทำความสะอาดพื้นที่
- งานอื่น ๆ ที่ปรากฏในแบบรูปและรายละเอียดประกอบแบบ

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am

Pr

24 / 42

AT

TH

- งานติดตั้งระบบ อุปกรณ์ เดินสายสัญญาณ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศทั้งหมด ทุกสถานี
- งานทดสอบ ตรวจสอบ การทำงานโดยรวมทั้งหมดของสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ
- งานอื่นที่จำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้การใช้งานระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศในสัญญาสามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย ตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

2.2 ช่วงเวลาการปฏิบัติงาน

- เวลาปฏิบัติงานจะเริ่มประมาณ 22.00 น. ถึงเวลา 10.00 น. (ของวันถัดไป) หากจะปฏิบัติงานนอกเหนือเวลาดังกล่าว จะต้องแจ้งผู้ควบคุมงานพร้อมแผนการทำงาน และผู้ควบคุมงานเห็นชอบ เป็นลายลักษณ์อักษรถึงจะเริ่มปฏิบัติงานได้ เป็นประจำทุกครั้งถ้ามีการปฏิบัติงานนอกเหนือเวลาดังกล่าวจนกว่างานจะแล้วเสร็จ

2.3 ขอบเขต และ พื้นที่ปฏิบัติงาน

- พื้นที่ตำแหน่งก่อสร้างอยู่บริเวณทางวิ่งที่ 3. รวมทั้งแนวท่อร้อยสายสัญญาณเดิมของ ทอท. ตามแบบรูปรายการ

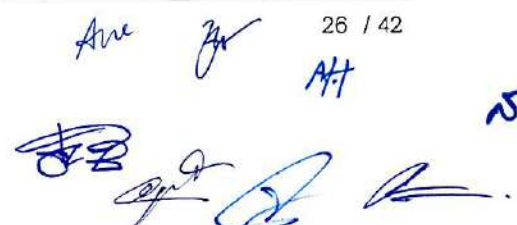
2.4 ส่งมอบงาน

๕. ส่วนนิเทศและติดตาม : ตามองค์ประกอบตามสัญญาจ้าง การประเมินผลเชิงปริมาณ และข้อเสนอแนะด้านวิชาการ								
ส.๑	ตัวชี้วัดด้านปริมาณงาน (Output)							
๕.๑.๑	ส่งมอบฉบับที่ ๑ ตามสัญญาจ้าง	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๓	-	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๒	ดำเนินการประเมินผลตามสัญญา (OCT) และ การรายงานผลเชิงปริมาณให้ครบถ้วน ตามกรอบที่กำหนด	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๕	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๓	การประเมินผลเชิงปริมาณ (๕๐%) ของงานส่งมอบตามสัญญา	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๖	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๔	ดำเนินการประเมินผลตามสัญญา (OCT) และ การรายงานผลเชิงปริมาณให้ครบถ้วน ตามกรอบที่กำหนด	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๕	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๕	การประเมินผลเชิงปริมาณ (๕๐%) ของงานส่งมอบตามสัญญา	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๖	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๖	ส่งมอบฉบับที่ ๒ ตามสัญญาจ้าง	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๓	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๗	การประเมินผลเชิงปริมาณ (๕๐%) ของงานส่งมอบตามสัญญา	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๖	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๘	การประเมินผลเชิงปริมาณ (๕๐%) ของงานส่งมอบตามสัญญา	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๖	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๙	การประเมินผลเชิงปริมาณ (๕๐%) ของงานส่งมอบตามสัญญา	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๖	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-
๕.๑.๑๐	การประเมินผลเชิงปริมาณ (๕๐%) ของงานส่งมอบตามสัญญา	ไม่ส่งมอบ	ไม่ส่งมอบ	๖	๑๐๐%	-	คณะกรรมการ วิชาการ ภา.ศ.ศ.	-

- แผนการดำเนินงานระยะเวลาประมาณ เดือน แล้วเสร็จ (ส่งมอบงาน) ประมาณ

เดือน พ.ศ.

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

26 / 42

 ๕

บทที่ 3. การประเมินความเสี่ยง (RISK ASSESSMENT)

ผู้ขายหรือผู้รับจ้าง ดำเนินการวิเคราะห์ ประเมิน จัดทำ ตามแนวทางตัวอย่างนี้

3.1 หลักการ

- การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ประกอบด้วย กระบวนการในการระบุ หรือค้นหา หรือ ปล่อยอันตรายหรือเหตุการณ์ (Hazard Identification) และทำการประเมินโอกาส (Probability) ผลกระทบ (Severity) จากอันตราย หรือเหตุการณ์ดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในทางปฏิบัติ ขององค์กรหรือโดยใช้ทรัพยากรขององค์กรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับต้นทุน การดำเนินงาน (As Low As Reasonably Practicable – ALARP)

3.2 วัตถุประสงค์ของการประเมินความเสี่ยง

- เพื่อให้ทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ที่มีอยู่ระหว่างในการก่อสร้าง/ปรับปรุง ซ่อมแซม เพื่อจะได้ร่วมกันหามาตรการควบคุมความเสี่ยงที่มีอยู่ ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุและการ สูญเสีย

3.3 คำจำกัดความ

(อ้างอิงตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน)

- 3.3.1 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) หมายถึงกระบวนการ การประมาณระดับความเสี่ยง และการตัดสินใจ ว่าความเสี่ยงนั้นอยู่ในระดับที่ยอมรับได้หรือไม่
- 3.3.2 ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง ผลลัพธ์ของความน่าจะเป็นที่จะเกิดอันตราย และผลจากอันตรายนั้น (อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์)
- 3.3.3 การชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification) หมายถึง กระบวนการ ในการรับรู้ถึงอันตรายที่มี อยู่ และการกำหนดลักษณะของอันตราย
- 3.3.4 อันตราย (Hazard) หมายถึง แหล่งหรือสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือความ เจ็บป่วย ความเสียหายของทรัพย์สิน ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ รวมกัน
- 3.3.5 อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานใน ระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึง เวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

3.3.5.1 มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส

- (ก) การอยู่ในอากาศยาน
- (ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่าง ๆ ที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น
- (ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้นยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุการณ์ธรรมชาติ การกระทำของตนเอง หรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้โดยสารบนอากาศยาน ซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสาร และลูกเรือตามปกติ

3.3.5.2 อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย

- (ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น
- (ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญ หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีป (Vanes) ยางห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศแผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่หรือชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Aircraft Radomes))

3.3.5.3 อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหายเมื่อการค้นหาวางเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

3.3.6. อุบัติการณ์ (Incident) หมายถึง เหตุการณ์ใด ๆ นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบ ต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

3.3.7 บาดเจ็บสาหัส หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุตามประกาศคำสั่งกระทรวงฯ

3.4 ขั้นตอนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยง ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนพื้นฐาน คือ

ขั้นตอนที่ 1 กำหนดชี้ตัวอันตราย (Identify Hazards)

- การชี้ตัวอันตราย (Hazard Identification) หมายถึงกระบวนการ ในการรับรู้ถึงตัวอันตรายที่มีอยู่ และการกำหนดลักษณะของตัวอันตราย อาจได้ข้อมูลจากการตรวจสอบ ควบคุม กำกับดูแล การรายงาน ผลการสอบสวนอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ และการแลกเปลี่ยนข้อมูล เป็นต้น

ดำเนินการระบุแหล่งของสภาวะ (Identify Hazards) ดังต่อไปนี้

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร
2. คนงานผู้รับจ้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुक้าเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง-ติดตั้ง ILS
4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามช่องทางที่กำหนด
6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งที่ขัดขวางในการปฏิบัติการบิน
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินอันเกิดจากงานก่อสร้างหรือซ่อมแซม

ขั้นตอนที่ 2 การประเมินโอกาส (Probability)

- เป็นการกำหนดความน่าจะเป็นของโอกาสที่เหตุการณ์หรืออันตราย (Hazard) จะเกิดขึ้น โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ โดยใช้ตัวเลข 1-5 เป็นค่า ดังนี้

โอกาส (Probability)	ความหมาย (Meaning)	ค่า (Value)
Frequent	โอกาสเกิดอันตรายบ่อยมาก (สูงมาก)	5
Occasional	โอกาสเกิดน่าจะเป็นไปได้แต่ไม่บ่อยมาก (สูง)	4
Remote	โอกาสเกิดห่างไกล เกิดขึ้นแต่น้อยมาก (ปานกลาง)	3
Improbable	ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)	2
Extremely Improbable	แทบเป็นไปไม่ได้ที่จะเกิด (ต่ำมาก)	1

ประเมินโอกาส (Probability) ในการเกิด ได้ดังต่อไปนี้

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
2. คนงานก่อสร้าง/พนักงานติดตั้ง ILS/DME ผ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน : **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามที่ช่องทางการกำหนด: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการบิน: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินอันเกิดจากงานก่อสร้างหรือติดตั้ง ILS/DME **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**

ขั้นตอนที่ 3 การประเมินความรุนแรง (Severity)

- เป็นการพิจารณาถึงระดับความรุนแรง ผลกระทบที่ตามมาของอันตราย (Consequence of Hazard) ซึ่งหากอันตรายเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบให้เกิดความสูญเสีย ความเสียหาย (อุบัติเหตุ) ให้กับ

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

30 / 42

Am AH


ชีวิตทรัพย์สินขององค์กรหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยแบบระดับของความรุนแรง/ผลกระทบ ออกเป็น 5 ระดับและใช้อักษร A-E เป็นสัญลักษณ์ ดังนี้

ความรุนแรง (Severity)	ความหมาย (Meaning)	ค่า (Value)
Catastrophic (หายนะ)	- อากาศยานหรือวัสดุ - อุปกรณ์ถูกทำลาย - มีผู้เสียชีวิต	A
Hazardous (มหากภัย)	- ความสามารถในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยลดลง มีปัญหาทางด้านกายภาพหรือทำให้พนักงานมีการงานเพิ่มมากขึ้น - มีการบาดเจ็บสาหัส - วัสดุอุปกรณ์หลักได้รับความเสียหาย	B
Major (ความรุนแรงมาก)	- มีนัยสำคัญที่จะทำให้ความสามารถในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยลดลงหรือแนวโน้มที่จะทำให้พนักงานมีการงานเพิ่มขึ้น - อุบัติการณ์ระดับรุนแรง - มีการบาดเจ็บ	C
Minor (ความรุนแรงน้อย)	- มีการรบกวนต่อความปลอดภัย - ข้อจำกัดในการปฏิบัติงาน - มีการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับแผนฉุกเฉิน - อุบัติการณ์ระดับไม่รุนแรง	D
Negligible (ความรุนแรงเล็กน้อย)	- มีผลกระทบเล็กน้อย	E

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am

Jo

31 / 42

HH

OB 5

ประเมินความรุนแรง (Severity) ในการเกิด ได้ดังต่อไปนี้

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
2. คนงานฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ดูแลสนามบิน : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुक้าเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง อุปกรณ์ติดตั้ง ILS/DME : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามช่องทางที่กำหนด : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
6. ความสูงของยานพาหนะ / เครื่องจักรที่ใช้งานเป็นสิ่งที่ขัดขวางในการปฏิบัติการบิน : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินอันเกิดจากงานก่อสร้าง หรือติดตั้ง ILS/DME : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A

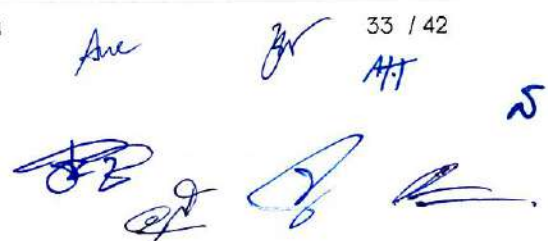
ขั้นตอนที่ 4 การกำหนดระดับของความเสียหาย (Level of Risk)

ระดับความเสียหาย (Risk) = โอกาส (Probability) x ผลกระทบ/ความรุนแรง (Severity)

	ระดับความรุนแรง (Risk Severity)				
โอกาสการเกิด (Probability)	Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

ตารางดัชนีประเมินความเสียหาย (Risk Assessment Matrix)

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

33 / 42


เกณฑ์การประเมิน

หากผลการประเมินอยู่ในระดับ	การดำเนินการของสนามบิน
3E, 2D, 2E, 2C, 1B, 1C, 1D, 1E (ความเสี่ยงระดับต่ำ)	ยอมรับได้ และต้องเฝ้าระวัง เฝ้าระวังตราบใดที่ความเสี่ยงยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ โดยจะต้องมีการบันทึกการตรวจสอบและการตรวจพินิจอย่างสม่ำเสมอ และรายงานต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยานทุกๆ สัปดาห์
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 1A (ความเสี่ยงระดับกลาง)	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม เฝ้าระวังโดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตามมาตรการควบคุมจัดทำเป็นเอกสารรายงานต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยาน
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A (ความเสี่ยงระดับสูง)	แก้ไขทันที ปฏิบัติการแก้ไขทันทีจนกว่ามีสัญญาณการแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

หมายเหตุ: แบบฟอร์มการประเมินความเสี่ยงและตัวอย่างการประเมินความเสี่ยงอยู่ในเอกสารแนบ

กำหนดระดับความเสี่ยง (Risk) = โอกาส (Probability) x ผลกระทบ/ความรุนแรง (Severity) ได้ดังต่อไปนี้

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2)

ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

2. คนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของ

เจ้าหน้าที่ดูแลสนามบิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้น

ระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुक้าเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง : ไม่น่าจะเกิด

(ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)

(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปช่องทางตามที่กำหนด : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable =

2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการบิน :

ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินที่ก่อให้เกิดอันตรายในเขตการบิน

: ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

ขั้นตอนที่ 5 การลดและควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk

Mitigation/Control) เป็นการหาวิธีลดความเสี่ยงให้อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ มีวิธีดังนี้

1. การหลีกเลี่ยง (Avoidance) หรือ ยกเลิก (Cancel) คือ การยกเลิกการปฏิบัติหรือกิจกรรมนั้น เช่น ยกเลิกการปฏิบัติงานในเวลากลางคืน เป็นต้น
2. การลดลง (Reduction) คือ การลดความถี่หรือลดโอกาสของการปฏิบัติหรือกิจกรรมลง เช่น การติดตั้งป้ายเพิ่มเพื่อความชัดเจน หรือตัดหญ้าไม่ให้บังเครื่องหมายต่าง ๆ เป็นต้น
3. การลดผลกระทบของความเสี่ยง (Reduce effect/Severity) เช่น สนับสนุนเรื่องของการดับเพลิง และกู้ภัยที่เพียงพอ และสามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว (Respond time) เป็นต้น
4. การถ่ายโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) เป็นการถ่ายโอนความเสี่ยงให้แก่ผู้อื่นหรือไปยังบุคคลที่ 3 เช่น การประกันภัย การจัดจ้าง เป็นต้น

3.5 มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

ดำเนินการหาวิธีในการลดและควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย(Safety Risk Mitigation/Control) ได้ดังต่อไปนี้

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

35 / 42
A.T
5
[Signatures]

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: โอกาสไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable =

2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

1.1 กำหนดให้ผู้ทำการควบคุมงานในส่วนของผู้ควบคุมงานของผู้ว่าจ้าง แจ้งผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างในการดำเนินงานก่อสร้าง ติดตั้ง โดยพนักงานของผู้รับจ้างที่ต้องขับที่ยานพาหนะในเขตการบินจะต้องได้รับการฝึกอบรมจากท่าอากาศยาน ก่อนจะเข้าปฏิบัติงานจริง และต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ในส่วนของเงื่อนไขในการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ วัสดุ ยานพาหนะของผู้รับจ้างต้องมีการติดไฟสัญลักษณ์/ธงตราหมากรุก เพื่อให้อากาศยานเห็นเด่นชัดและเป็นการป้องกันการเกิดอากาศยานชนพาหนะ/เครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ที่นำมาใช้ขวางกั้นพื้นที่เขตก่อสร้างต้องเป็นแบบแตกหักง่าย นอกจากนี้ยานพาหนะ/เครื่องจักร ต้องได้รับการอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ที่ประสานงานก่อนเข้าไปดำเนินการ และต้องผ่านการตรวจสอบสภาพการพร้อมใช้งานยานพาหนะตามมาตรการในเรื่องการควบคุมยานพาหนะในเขตการบินจากท่าอากาศยาน ก่อนเข้าไปดำเนินงานในเขตการบิน

1.2 เข้า-ออกพื้นที่ ตามเส้นทางที่ท่าอากาศยานกำหนด

1.3 ผู้ควบคุมงานของผู้ว่าจ้างจะต้องทำการประสานเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน ATC ทุกครั้ง หากผู้รับจ้างจำเป็นต้องนำยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้งานก่อสร้าง ข้ามทางวิ่ง ทางขับ หรือขับเคลื่อนในพื้นที่เคลื่อนไหวยานพาหนะ/พื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน (หอบังคับการบิน ปฏิบัติงานประจำทุกวันตั้งแต่เวลา 22.00 – 10.00 น. ขออนุญาตไปทุกวัน ทั้งนี้ หลังจากเวลาที่กำหนดไว้ จะต้องกำกับการปฏิบัติงานในพื้นที่เคลื่อนไหว)

1.4 ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างต้องจัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในระบะที่ปลอดภัย

1.5 รับการตรวจสอบจากท่าอากาศยาน ที่ดำเนินการเฝ้าสังเกต และรับการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณรอบ ๆ ตามเวลาที่ท่าอากาศยานต้องการ

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am

Am

36 / 42

Am

Am

Am

2. คนงานฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ดูแลสนามบิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 2.1 ผู้ที่ควบคุมงานของผู้ว่าจ้าง จะให้ผู้ควบคุมงานผู้รับจ้างและคนงาน เข้ารับการอบรมการปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบินตามมาตรการด้านความปลอดภัย เรื่องการควบคุมการปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบินของท่าอากาศยานก่อนเข้าไปปฏิบัติงานจริงในเขตการบิน
- 2.2 ระบุลงในสัญญาว่าจ้างผู้รับจ้าง หากเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ในเขตการบิน จากกรณีคนงานก่อสร้างฝ่าฝืนระเบียบ มาตรการด้านความปลอดภัยของ ท่าอากาศยาน ทางผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าเสียหายทั้งหมดให้กับหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบ รวมถึงอากาศยาน (Aircraft) และท่าอากาศยาน (Airport)
- 2.3 รับการตรวจสอบจากท่าอากาศยาน หากมีการสุ่มตรวจ/ตรวจสอบการปฏิบัติงานของคนงานก่อสร้าง
- 2.4 บุคคลและยานพาหนะที่จะเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน จะต้องดำเนินการตามมาตรการการควบคุมเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ที่กำหนดและควบคุมคนงานไม่ให้พลุกพล่านหรือล่อลวงเข้าไปในเขตหวงห้ามที่ไม่ใช่พื้นที่ดำเนินการ

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรถล้ำเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 3.1 จัดและเข้าร่วมการประชุมระหว่างผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด อาทิ ท่าอากาศยาน ผู้ว่าจ้าง (บวท.) ผู้รับจ้าง ผู้ประกอบการสายการบิน กองบิน(ถ้ามี) และหน่วยงานที่ให้บริการภาคพื้นอากาศยานอื่น ๆ ก่อนดำเนินการก่อสร้างรื้อปิดเขตการบิน เพื่อรับทราบ/หารือถึงแผนการทำงานพื้นที่ดังกล่าว

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am

37 / 42

AH

K

3.2 กำหนดให้ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างที่มีหน้าที่ควบคุมงาน กำชับคนงานในการจัดทำ
เครื่องหมายในพื้นที่การทำงานให้ชัดเจน และหากกรณีที่เกิดสภาพ ทัศนวิสัยต่ำ (LVP)
ขอให้หยุดการปฏิบัติงานก่อสร้างทั้งหมดหรือออกจากพื้นที่ในเขตการบิน

3.3 กำหนดให้ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างกำชับคนงานให้ทราบถึงแนวเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน
การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)

(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

4.1 กำหนดให้ผู้ควบคุมงานในส่วนของผู้รับจ้างแจ้งคนงานในเรื่องสิ่งของต้องห้ามหรือวัตถุ
อันตรายที่ห้ามนำเข้าเขตการบิน

4.2 ระบุในสัญญาจ้างงานกับผู้รับจ้างในเรื่องของการนำสิ่งของต้องห้ามหรือวัตถุอันตรายเข้า
เขตการบิน หากเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ทางผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหาย
ทั้งหมดให้กับหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบรวมถึงอากาศยาน (Aircraft) และท่าอากาศยาน
(Airport)

4.3 รับการสุ่มตรวจ/ตรวจสอบสิ่งของที่นำเข้าเขตการบินของคนงานก่อสร้าง ของท่าอากาศยาน

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปช่องทางตามที่กำหนด : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)

ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

5.1 ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้าง จะต้องให้คนงานก่อสร้างเข้ารับการอบรมการปฏิบัติงานในเขตพื้นที่
การบินตามมาตรการด้านความปลอดภัยเรื่องข้อกำหนดประตูเข้า-ออกในเขตพื้นที่การ
บินของท่าอากาศยาน ก่อนเข้าไปปฏิบัติงาน

5.2 รับการสุ่มตรวจ/ตรวจสอบการเข้าออกเขตการบิน ของท่าอากาศยาน

5.3 บุคคลและยานพาหนะที่จะเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่การบินจะต้องดำเนินการตามมาตรการ
การควบคุมเข้า-ออกบริเวณประตูที่กำหนด

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am

Am

38 / 42

Am

5

6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการ
บิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic
(หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 6.1 ดำเนินการตามมาตรการของท่าอากาศยาน ในการควบคุมยานพาหนะ/เครื่องจักรที่มีความ
สูงให้เข้าออกได้ช่วงเวลาหลังจากเที่ยวบินสุดท้ายทำการบินขึ้นไปแล้ว 30 นาที และก่อน
เที่ยวบินแรกทำการบินร่อนลงที่สนามบิน 30 นาที
- 6.2 ดำเนินการตามมาตรการของท่าอากาศยานที่ให้อากาศยานที่ให้อากาศยาน/เครื่องจักร ติดป้ายหรือไฟ
Obstacle (ไฟสีแดง) ความสว่างไม่น้อยกว่า 10 candela บริเวณจุดสูงสุดของยานพาหนะ/
เครื่องจักรอุปกรณ์
- 6.3 ถ้ามีผลกระทบกับการปฏิบัติด้านการบิน จะต้องแจ้งท่าอากาศยาน หรือหากได้รับแจ้ง
จากท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามระเบียบของท่าอากาศยาน

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการ
ควบคุม

7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินที่ก่อให้เกิด
อันตรายในเขตการบิน: ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้น
ระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 7.1 กั้นพื้นที่เขตปฏิบัติงานก่อสร้างให้ชัดเจนและมีการปิดกั้นพื้นที่โดยรอบทุกวันเพื่อป้องกันการ
การที่ลมจะพัดพาเศษวัสดุไปตกหล่นนอกพื้นที่ก่อสร้างให้เกิดเป็นวัตถุแปลกปลอม (FOD)
ได้
- 7.2 จัดวางสิ่งของให้มีการยึดติดกับพื้นผิวเมื่อเกิดลมพัดหรือการหักเหของตัวรถอาจทำให้มี
เศษหรือวัตถุตกหล่นมาบนพื้นที่ปฏิบัติการบินได้

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Ave

39 / 42

HH

PS

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

- 7.3 อบรมเรื่องความรุนแรงของอันตรายที่เกิดจากวัตถุแปลกปลอม (FOD) และวิธีการป้องกันให้กับผู้รับจ้าง และคนงาน รวมถึงผู้ที่เข้ามาในพื้นที่ทำการก่อสร้าง
- 7.4 แจ้งให้ท่าอากาศยานและหน่วยเกี่ยวข้องทั้งหมดในพื้นที่การบินทราบ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ที่ทำการบินจะได้ทราบถึงการก่อสร้างหรือซ่อมแซมที่เกิดขึ้นและหลีกเลี่ยงการใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าว
- 7.5 ในกรณีที่มีฝนตก หรือพื้นดินเปียก ให้ฉีดล้างทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกครั้ง หากมีความจำเป็นต้องเข้า-ออกพื้นที่เขตการบิน รวมถึงวิ่งผ่านตะแกรงดัก FOD บริเวณช่องทางเข้า-ออก ประตู Control Post ของท่าอากาศยาน

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

3.6 แบบตารางบันทึกการวิเคราะห์ความเสี่ยง

แบบบันทึกการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Assessment Form)						
กรณีโครงการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ						
แหล่งของอันตราย (Generic Hazard)	ลักษณะอันตราย (Specific hazard)	ผลที่เกิดขึ้น (Consequence)	ความรุนแรง (Severity)	ความถี่ (Probability)	ความเสี่ยง (Risk)	การประเมิน (Risk Assessment)
ส่วนที่ 1 ในเขตพื้นที่การบิน						
1. คนงานก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือปฏิบัติงานซ้ำซ้อน	คนงานปฏิบัติงานในเขตการบินโดยไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานซ้ำซ้อน	คนงานก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานซ้ำซ้อน	A	3		ความเสี่ยงระดับสูง ต้องควบคุมและเฝ้าระวัง
2. การนำวัสดุหรือสิ่งของเข้า-ออกพื้นที่เขตการบิน	วัสดุหรือสิ่งของเข้า-ออกพื้นที่เขตการบิน	การนำวัสดุหรือสิ่งของเข้า-ออกพื้นที่เขตการบิน	A	2	2A	ความเสี่ยงระดับกลาง ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมและเฝ้าระวัง
ส่วนที่ 2 นอกเขตพื้นที่การบิน						
1. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องบิน	ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องบิน	ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องบิน	A	2	2A	ความเสี่ยงระดับกลาง ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมและเฝ้าระวัง

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am
AH
S

3.7 แบบตารางบันทึกมาตรการลดความเสี่ยง

แบบบันทึกมาตรการลดความเสี่ยง (Risk Action Plan)							
กรณีงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี							
ลักษณะอันตราย (Specific Hazard)	ผลลัพธ์ที่เสี่ยง (Consequence)	การประเมิน (Risk Assessment)	มาตรการควบคุม	ประเมินความเสี่ยงจากมาตรการควบคุม			ผู้รับผิดชอบ
				ความรุนแรง (Severity)	ความถี่ (Probability)	ความเสี่ยง (Risk)	
ส่วนที่ 1 ในเขตพื้นที่การบิน							
1. คนยกเสาอากาศภายในข้อบังคับการทำงาน	คนยกเสาอากาศขึ้น	ความเสี่ยงสูง	1 ผู้ปฏิบัติงานต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน	A	1	1A	ผู้ปฏิบัติงาน (ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ)
โดยละเมิดพื้นที่การบินไปผู้ปฏิบัติงาน	ใช้พื้นที่การบินในเขต		2 ตรวจสอบและแจ้งผู้ปฏิบัติงาน				ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ
คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการบิน	พื้นที่การบิน โดยไม่ถูกต้องจากทางขึ้นลง ขึ้น-ลง		3 ดำเนินการที่เข้าข่ายไม่ถูกต้อง				ผู้ปฏิบัติงาน (ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ)
2. การนำวัตถุอันตรายเข้าเขตการบิน	อากาศยานขึ้น-ลง	Risk Index 2A	1 ผู้ปฏิบัติงานต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน	A	1	1A	ผู้ปฏิบัติงาน (ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ)
	รถบรรทุก และรถบรรทุก	เข้าข่ายไม่ตรงข้อบังคับ	และใช้พื้นที่				
	ไม่มีความเสี่ยง บาดเจ็บ	สถานการณ์ระดับอันตราย	2 ดำเนินการตามขั้นตอนการทำงาน				ผู้ปฏิบัติงาน
	รถบรรทุกใช้พื้นที่	ความรุนแรงตามระดับ	3 ดำเนินการปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน				ผู้ปฏิบัติงาน
			4 ตรวจสอบและแจ้งผู้ปฏิบัติงาน				ผู้ปฏิบัติงาน
ส่วนที่ 2 นอกเขตพื้นที่การบิน							
1. ความสูงของอากาศยาน/เครื่องบิน	รถบรรทุกบินต่ำเกินไป	Risk Index 2A	1 ตรวจสอบและแจ้งผู้ปฏิบัติงานที่เข้าข่ายไม่ตรงตามระดับ	A	1	1A	ผู้ปฏิบัติงาน (ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ)
พื้นที่การบิน/พื้นที่บิน	คนยก อากาศยานขึ้น-ลง	เข้าข่ายไม่ตรงข้อบังคับ	ใช้วัตถุอันตรายที่เข้าข่ายไม่ถูกต้อง				
	ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ	สถานการณ์ระดับอันตราย	2 ตรวจสอบและแจ้งผู้ปฏิบัติงาน				ผู้ปฏิบัติงาน (ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ)
	รถบรรทุก ใช้พื้นที่ไม่ถูกต้อง	ความรุนแรงตามระดับ					

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

Am

Am

41 / 42

Am

Am

Am

ภาคผนวก ก.

ตารางบันทึกผลการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ/เครื่องจักร

ตารางบันทึกผลการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ/เครื่องจักร

วันที่ / /

ลำดับที่	รายการ	ปกติ	ชำรุด/แก้ไข	หมายเหตุ
๑	ระบบเครื่องยนต์ต่างๆ			
๒	ระบบเบรกมือ และเบรกเท้า			
๓	ระบบแตรสัญญาณ			
๔	ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว และไฟสัญญาณอื่นๆ			
๕	ล้อรถและยางรถ			
๖	น้ำมัน และของเหลวต่างๆ			
๗	ไฟกระพริบ และธงตราหมากรุก			
๘	ความสะอาดภายใน และภายนอก			
๙	อุปกรณ์ Safety ต่างๆ			

ประเภทยานพาหนะ/เครื่องจักร

ผลการตรวจสอบภาพ ผ่าน ไม่ผ่าน ระบุ :

.....

(.....)

วิศวกรคุมงาน

.....

(.....)

ผู้ควบคุมงาน

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่เขตการบิน

42 / 42

Am JH S
