



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD.

ตัวอย่าง

ข้อกำหนดการปฏิบัติงานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง
พื้นที่เขตการบิน และพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

โครงการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ

DVOR/DME

ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

จัดทำโดย

กองแบบแผนและควบคุมการก่อสร้าง

ช. 5

ร. 1
อ. 1

ท. 6

ว. 1

แผนความปลอดภัยในภาคปฏิบัติงานในเขตการบิน
โครงการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ
DVOR/DME
ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี
(ระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน)
เริ่มต้นโครงการ ประมาณเดือนพฤษภาคม 2567



2
A.H. 6
วันที่

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน	
1.1 มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน	4
กรณีก่อสร้าง การปรับปรุงซ่อมแซม ติดตั้ง หรือรื้อถอนภายในเขตการบิน	
1.2 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน	5
1.3 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของผู้รับจ้าง	7
1.4 มาตรการป้องกันระบบไฟฟ้าหรือสาธารณูปโภคใต้ดินที่เกิดจากการขุดเจาะ	10
1.5 มาตรการการปฏิบัติงานเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility)	10
1.6 การจัดการ FOD (Foreign Object Debris)	11
1.7 การจัดการวัสดุอันตราย (Hazardous Material)	11
1.8 การจัดการสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน (Wildlife Management)	11
1.9 การกำกับดูแลและดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	12
1.10 ป้ายและเครื่องหมายบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง	13
1.11 การออกประกาศและยกเลิก NOTAM	15
1.12 แผนรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	15
แผนผังการปฏิบัติงาน	17
บทที่ 2 แผนปฏิบัติงาน	21
บทที่ 3 การประเมินความเสี่ยง (RISK ASSESSMENT)	
3.1 หลักการ	22
3.2 วัตถุประสงค์ของการประเมินความเสี่ยง	23
3.3 คำจำกัดความ	23
3.4 ขั้นตอนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง	24
3.5 มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง	31
3.6 แบบตารางบันทึกการวิเคราะห์ความเสี่ยง	35
3.7 แบบตารางบันทึกมาตรการลดความเสี่ยง	36
ภาคผนวก ก	
ตารางบันทึกผลการตรวจสภาพยานพาหนะ/เครื่องจักร	37



บทที่ 1. มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน

1.1 มาตรการความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบินกรณี ก่อสร้าง การปรับปรุง ซ่อมแซม ติดตั้ง หรือรื้อถอนภายในเขตการบิน

- 1.1.1 เวลาปฏิบัติงานคือตั้งแต่เวลา 08.00น. ถึงเวลา 17.00น. หากประสงค์จะทำงานนอกเหนือจากระยะเวลาดังกล่าว ต้องแจ้งให้ผู้ควบคุมการปฏิบัติงานของกรมท่าอากาศยานทราบพร้อมกับทำแผนการทำงาน เมื่อผู้ควบคุมการปฏิบัติงานให้ความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษร แล้วจึงเข้าปฏิบัติงานได้
- 1.1.2 กำหนดเจ้าหน้าที่ควบคุมงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของผู้รับจ้างเพื่อประสานงาน กับท่าอากาศยาน พร้อมทั้งควบคุมผู้ปฏิบัติงานไม่ให้ลุกล้ำเข้าไปในพื้นที่อื่นที่มีใช้พื้นที่ปฏิบัติงานของตน
- 1.1.3 ผู้ปฏิบัติงานต้องแต่งกายให้เรียบร้อยพร้อมเสื้อสะท้อนแสงและรัดกุมตลอดเวลาขณะปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบิน โดยแต่งกายต้องมีลักษณะหรือสีที่เหมือนกันเพื่อสะดวกต่อการตรวจสอบตามมาตรการรักษาความปลอดภัย
- 1.1.4 ผู้ปฏิบัติงานต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้เหมาะสมในเขตปฏิบัติงาน
- 1.1.5 กำหนดมาตรการควบคุมฝุ่นละออง กลิ่นและเสียงที่เกิดจากการปฏิบัติงาน เพื่อมิให้รบกวนผู้อื่นหรือผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่ข้างเคียง
- 1.1.6 การปฏิบัติงานต้องทำให้เกิดการขัดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการข้างเคียง
- 1.1.7 ต้องติดป้ายสัญลักษณ์หรือป้ายเตือนอันตรายต่างๆ ที่มีขนาดที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจนภาพแสดงและตัวอักษรต้องเป็นสื่อสากลที่ทุกคนสามารถเข้าใจได้ง่าย
- 1.1.8 หากปฏิบัติงานที่สูงหรืออาคารสูงต้องใช้ผ้าใบหรือตาข่ายกันล่อมพื้นที่ที่ปฏิบัติงานเพื่อป้องกันเศษวัสดุกระแทบผู้อื่นหรือพื้นที่ข้างเคียง
- 1.1.9 ห้ามดื่มสุรา เสพของมึนเมา หรือสูบบุหรี่ในที่ปฏิบัติงานโดยเด็ดขาด
- 1.1.10 ไม่อนุญาตให้ทำการประกอบอาหารใด ๆ และห้ามทิ้งเศษอาหารในบริเวณที่ปฏิบัติงาน
- 1.1.11 ต้องดูแลบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานให้สะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ หากมีการขนย้ายวัสดุ กรวด หิน ดิน หวาย ผู้รับจ้างต้องนำไปทิ้งไว้ในพื้นที่ที่ท่าอากาศยานกำหนด และต้องดูแลความสะอาดเส้นทางที่รถขนวัสดุผ่าน หากท่าอากาศยานตรวจพบว่าผู้รับจ้างมิได้ปฏิบัติตามและท่าอากาศยานได้เข้าดำเนินการทำความสะอาดเอง ผู้รับจ้าง จะต้องเป็นผู้จ่ายค่าดำเนินการที่เกิดขึ้นโดยไม่มีเงื่อนไขใด ๆ ทั้งสิ้น
- 1.1.12 ยานพาหนะ เครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานต้องจอดและเก็บไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานหรือพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น
- 1.1.13 ต้องกำหนดเส้นทางและช่องทางที่ใช้ในการเข้า-ออกเขตการบินให้ชัดเจน

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a signature that appears to be "ร.ร." and another that looks like "ร.ร." with a checkmark, and some other illegible marks.

- ### 1.2 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน

- ติดแถบสะท้อนแสง
- 5
- 5
- 5

หรือสวมใส่เสื้อกั๊กที่มีสีเด่นชัด และติดแถบสะท้อนแสง ทั้งนี้ แถบสะท้อนแสงจะ
ทำให้ผู้ขับขียานพาหนะมองเห็นผู้สวมใส่ได้อย่างชัดเจน เป็นการป้องกันอุบัติเหตุ
ยานพาหนะเฉี่ยวชนผู้ที่กำลังปฏิบัติงานได้ในทางหนึ่ง

- 1.2.2.3 ตีบัตรอนุญาตบุคคล (Airport Personal Permit) ไว้ในที่บริเวณนอกเสื้อและ
สามารถมองเห็นด้านหน้าบัตรได้ตลอดเวลา
- 1.2.2.4 บัตรอนุญาต เป็นการออกให้เฉพาะบุคคล ห้ามสลับเปลี่ยน 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 นี้อด หรือสกรู เป็นต้น ที่อาจถูกเครื่องยนต์ของ
เครื่องบินดูดเข้าไปทำให้เครื่องบินได้รับความเสียหาย หรืออาจเป็นอันตรายต่อลำตัว
หรือยางล้อเครื่องบิน โดยให้เก็บใส่ถังขยะเมื่อพบ
- 1.2.2.11 ระวังอันตรายจากกระแสไอพ่นในขณะที่ขึ้นบินติดเครื่องยนต์ หรือพร้อมจะดันถอย
เครื่องบิน ออกจากหลุมจอดอากาศยาน นักบินจะเปิดไฟกระพริบสีแดง (ANTI -
COLLISION LIGHT) ซึ่งเป็นสัญญาณไฟเตือนเพื่อป้องกันการชนกันดวงไฟนี้ติดตั้ง
บริเวณด้านบนและด้านล่างของลำตัวเครื่องบิน (FUSELAGE) และที่กระโถงหาง (FIN)
- 1.2.2.12 ขณะที่เครื่องบินติดเครื่องยนต์ ห้ามเข้าใกล้ด้านหน้าของตัวเครื่องบิน ในระยะน้อยกว่า
7.5 เมตร และห้ามผ่านด้านหลังของเครื่องบินโดยเด็ดขาด
- 1.2.2.13 ห้ามขับขียานพาหนะในเขตการบิน หากไม่ผ่านเกณฑ์การทดสอบ “การขับขี
ยานพาหนะและความปลอดภัยในเขตการบิน”
- 1.2.2.14 ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังตลอดเวลา
- 1.2.2.15 แจ้งให้ท่าอากาศยานทราบทันทีที่พบเห็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ รวมทั้งสิ่งทีอาจ
ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์
- 1.2.2.16 ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ข้อห้ามต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งกฎหมาย
โดยเคร่งครัด
- 1.2.2.17 วัตถุประสงค์ในการเข้าไปในเขตพื้นที่การบินเป็นไปเพื่อการปฏิบัติงานเท่านั้น
- 1.2.2.18 หากพบเห็นผู้กระทำความผิดหลักเกณฑ์หรือกระทำความผิดระเบียบ ข้อบังคับ ข้อห้ามต่าง ๆ
ของท่าอากาศยานให้แจ้งกลุ่มความปลอดภัยท่าอากาศยานหรือหัวหน้างานกลุ่มความ
ปลอดภัยท่าอากาศยานต่อไป

85 5 10/11 6 11/11 8
11/11 8
11/11 8
11/11 8

1.3 ข้อกำหนดการปฏิบัติการของผู้รับจ้าง

1.3.1 กล่าวทั่วไป

- ผู้รับจ้างจะต้องจัดให้มีความปลอดภัยในพื้นที่ดำเนินงานและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งเป็นเขตการบิน (Airside) อย่างเพียงพอ โดยจะต้องปฏิบัติงานด้วยความรอบคอบระมัดระวัง ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยผู้รับจ้าง จะต้องถือปฏิบัติดังนี้

1.3.1.1 ในเขตพื้นที่ดำเนินงานจะต้องสำรองช่องทางสำหรับรถดับเพลิงและกู้ภัยสามารถใช้ได้ตลอดเวลา

1.3.1.2 ในพื้นที่ที่ดำเนินงาน ต้องมีวิศวกรควบคุมงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานของผู้รับจ้างกำกับดูแล พนักงาน เครื่องจักรต่างๆ และการใช้เส้นทางเข้า-ออก ตามที่กำหนดรวมถึงการดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดของท่าอากาศยาน ตลอดระยะเวลาการปฏิบัติงาน

1.3.1.3 การนำรถสำหรับขนย้ายวัสดุสิ่งของในพื้นที่ต้องแจ้งท่าอากาศยานให้ทราบก่อนล่วงหน้าเพื่อขออนุญาต

1.3.1.4 การตอก ขุด หรือเจาะ จะต้องผ่านการพิจารณา หรือได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานก่อนเสมอ

1.3.1.5 เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ใช้ในพื้นที่ก่อสร้าง ควรต้องมีการตรวจสอบสภาพก่อนนำมาใช้งาน ให้มีความปลอดภัย และจัดให้มีอุปกรณ์สำหรับลากจูง เครื่องจักร 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 ให้ติดตั้งตะแกรงกว้าง 1.20 เมตร ยาว 2.40 เมตร วางคู่กันจำนวน 1 คู่ บริเวณทางเข้าออกเขตการบิน ดำเนินงานเพื่อให้รถแล่นทับผ่านตะแกรงเหล็ก และล้อรถได้สลัด FOD ออก

1.3.1.9 ควบคุมฝุ่นละอองที่เกิดจากการปฏิบัติงานให้อยู่ในสภาพน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้เพื่อป้องกันฝุ่นละอองดังกล่าว บดบังการมองเห็นของนักบินที่กำลังปฏิบัติงานอยู่

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including "15", "20", "7", "AT 5", and "วณ."

- 1.3.1.10 การใช้วัสดุไวไฟ เช่น สี ทินเนอร์ หรือ อุปกรณ์ที่ทำให้เกิดประกายไฟ และมีเครื่องดับเพลิง ชนิดผงเคมีแห้งขนาดไม่น้อยกว่า 10 ปอนด์ (จำนวนตามความเหมาะสมของงาน) ไว้ให้พร้อม หรือนำรถดับเพลิงมาเตรียมพร้อมตลอดเวลา
- 1.3.1.11 ในเขต Airside อากาศยานจะได้เป็นผู้รับสิทธิ์ในการใช้เส้นทางก่อน หอบังคับการบินจะเป็นผู้ ควบคุมการสัญจรทั้งทางอากาศและยานพาหนะ ตลอดจนบุคคลที่กำลังปฏิบัติงานอยู่ ดังนั้นผู้รับจ้างจะต้องจัดการให้เจ้าหน้าที่ควบคุมความปลอดภัยในการทำงานมีวิทยุสื่อสาร ให้เพียงพอ เพื่อสามารถติดต่อหอบังคับการบินได้ตลอดเวลาและปฏิบัติตามคำแนะนำของ หอบังคับการบินอย่างเคร่งครัด
- 1.3.1.12 ในกรณีเกิดพายุฝนฟ้าคะนองมีกระแสลมแรง ควรหยุดปฏิบัติงานและเก็บ/ยัด หรือ ตรึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆไม่ให้กระจัดกระจายและต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อ เกิดสภาพอากาศเลวร้าย ตามที่ได้รับการอบรมจากกลุ่มความปลอดภัย
- 1.3.1.13 เมื่อปฏิบัติงานเสร็จในแต่ละวันต้องนำยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการ ปฏิบัติงานออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งหมด เพื่อไม่ให้เป็นสิ่งขัดขวางในพื้นที่ปลอดภัย รอบทางวิ่ง(กรณีจำเป็น)
- 1.3.1.14 ปฏิบัติตามข้อกำหนดของท่าอากาศยานและคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมงาน หรือเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานโดยเคร่งครัด
- 1.3.1.15 ในการตรวจสอบหากพบว่าการดำเนินงานไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของ ท่าอากาศยาน ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในเขตการบิน ท่าอากาศยานจะแจ้ง เตือนไปให้ผู้เกี่ยวข้องแก้ไขให้เป็นไปตามข้อกำหนดหรือให้หยุดปฏิบัติงาน หากเห็นว่า มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์
- 1.3.1.16 ในการปฏิบัติงานจะต้องมีวิทยุสื่อสารพร้อมนามเรียกขาน เพื่อติดต่อประสานงานกับ หอบังคับการบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยาน (กรณีจำเป็น)
- 1.3.2 บุคลากรของผู้รับเหมา
- 1.3.2.1 บุคคลที่เข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน ต้องผ่านการฝึกอบรมจากกลุ่มความปลอดภัยก่อน เข้าปฏิบัติงาน
- 1.3.2.2 พนักงาน เจ้าหน้าที่ คนงาน ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตาม คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ซึ่งสามารถปฏิเสธการให้เข้าพื้นที่ เพื่อความ ปลอดภัยของอากาศยานขณะปฏิบัติการ
- 1.3.2.3 ปฏิบัติงานโดยเฉพาะในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนดให้เท่านั้น ไม่ล่วงล้ำเข้าไปในเขตพื้นที่ใช้งาน ของอากาศยานหรือพื้นที่ซึ่งรบกวนการทำงานของระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ
- 1.3.2.4 ห้ามทำให้เกิดประกายไฟ หรือทำให้เกิดไฟไหม้ และห้ามสูบบุหรี่ในเขตการบินโดยเด็ดขาด

8
ว.ก.

- 1.3.2.5 ผู้ปฏิบัติงานควรได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสถานะอันตราย และควรมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันอันตรายอันอาจเกิดจากระดับเสียง และกระแสไอพ่นของเครื่องบิน หัวหน้าคนงานต้องมีเครื่องแบบหรือสวมเสื้อที่ระบุให้เห็นเด่นชัด
- 1.3.2.6 การเข้า-ออกพื้นที่ของคนงานทั่วไปให้ใช้ประตูช่องทาง Control Post
- 1.3.3 ยานพาหนะ
- 1.3.3.1 ผู้ปฏิบัติงานที่ทำหน้าที่ขับยานพาหนะ ต้องผ่านการอบรมจากกลุ่มความปลอดภัยของท่าอากาศยานก่อนเข้าปฏิบัติงาน
- 1.3.3.2 ห้ามนำยานพาหนะที่ใช้แก๊สเข้าพื้นที่เขตการบิน
- 1.3.3.3 ดำเนินการใช้อยานพาหนะรวมถึงเครื่องจักรทั้งหมด 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 รวมถึงการขับขึ้นในพื้นที่ปฏิบัติการบินต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดและสัญลักษณ์ 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 รวมถึงยานพาหนะต้องติดบัตรอนุญาตเข้าเขตพื้นที่หวงห้ามที่ออกให้โดยกลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน 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

รศ. 5
รศ. 6
รศ. 7
รศ. 8
รศ. 9
รศ. 10
รศ. 11
รศ. 12
รศ. 13
รศ. 14
รศ. 15
รศ. 16
รศ. 17
รศ. 18
รศ. 19
รศ. 20
รศ. 21
รศ. 22
รศ. 23
รศ. 24
รศ. 25
รศ. 26
รศ. 27
รศ. 28
รศ. 29
รศ. 30
รศ. 31
รศ. 32
รศ. 33
รศ. 34
รศ. 35
รศ. 36
รศ. 37
รศ. 38
รศ. 39
รศ. 40
รศ. 41
รศ. 42
รศ. 43
รศ. 44
รศ. 45
รศ. 46
รศ. 47
รศ. 48
รศ. 49
รศ. 50
รศ. 51
รศ. 52
รศ. 53
รศ. 54
รศ. 55
รศ. 56
รศ. 57
รศ. 58
รศ. 59
รศ. 60
รศ. 61
รศ. 62
รศ. 63
รศ. 64
รศ. 65
รศ. 66
รศ. 67
รศ. 68
รศ. 69
รศ. 70
รศ. 71
รศ. 72
รศ. 73
รศ. 74
รศ. 75
รศ. 76
รศ. 77
รศ. 78
รศ. 79
รศ. 80
รศ. 81
รศ. 82
รศ. 83
รศ. 84
รศ. 85
รศ. 86
รศ. 87
รศ. 88
รศ. 89
รศ. 90
รศ. 91
รศ. 92
รศ. 93
รศ. 94
รศ. 95
รศ. 96
รศ. 97
รศ. 98
รศ. 99
รศ. 100

- 1.3.6.2 หากมีการทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกชำรุดเสียหาย จะต้องแจ้งผู้จัดการโครงการและเจ้าหน้าที่ควบคุมงานท่าอากาศยานให้ทราบทันที

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 การขับขี่ยานพาหนะให้เปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำและเปิดไฟวิบวับ (ถ้ามี)
- 1.5.2 กันแนวด้วยแบร์ริเออร์สีแดง สูง 1 เมตร พร้อมติดไฟสัญญาณสีแดงให้เห็นชัดเจน(กรณีจำเป็น)
- 1.5.3 ติดป้ายสัญลักษณ์หรือป้ายเตือนอันตรายต่าง ๆ ขนาดที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจนและเข้าใจง่าย
- 1.5.4 เคลื่อนย้ายยานพาหนะ เครื่องจักร อุปกรณ์จัดเก็บในพื้นที่กำหนด(กรณีจำเป็น)
- 1.5.5 จัดเก็บเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีติดเรียบร้อยในสภาพที่มีความมั่นคงแข็งแรง
- 1.5.6 ยานพาหนะที่มีการปฏิบัติงานในพื้นที่เคลื่อนไหวขณะสภาวะทัศนวิสัยต่ำ จะต้องมีแผนที่จราจร หรือ แผนที่เส้นทางเข้า-ออก ที่ใช้ในการปฏิบัติงานและมีอุปกรณ์สื่อสารวิทยุที่ใช้สื่อสารกับหอบังคับการบิน(กรณีจำเป็น)
- 1.5.7 หากไม่จำเป็นไม่ควรนำยานพาหนะข้ามทางขับ
- 1.5.8 กรณีมีความจำเป็นขับขี่ยานพาหนะข้ามทางขับ ต้องจัดให้มีรถนำหรือการข้ามทางที่ติดกับ SERVICE ROAD ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดรอบเส้นหยุด และตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขับขี่ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนด
- 1.5.9 ห้ามขับขี่ยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับโดยไม่ได้รับคำแนะนำจากหอบังคับการบิน หรือไม่ได้ อยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ เพื่อเป็นการป้องกันการรุกร้าเข้าไปในเขต ILS CRITICAL AND SENSITIVE AREA
- 1.5.10 เปิดสัญญาณไฟในบริเวณก่อสร้างให้เห็นชัดเจน

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

- 1.8.1 ขยะ ผู้รับจ้างจะต้องทำการดูแลรักษาให้พื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้งสะอาดอยู่เสมอ ขยะและเศษวัสดุต่างๆ เศษอาหาร (ถ้ามี) ถุงพลาสติก หรือสิ่งล่อใจสัตว์ ให้เก็บในภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด และนำออกไปทิ้งให้เรียบร้อย เพื่อป้องกันสุนัข นกหรือสัตว์อื่นๆ เข้าสู่เขตการบินและต้องทำความสะอาดพื้นที่ที่ดำเนินงานทุกครั้งเสร็จงาน
- 1.8.2 แหล่งน้ำ แอ่งน้ำ หรือแหล่งน้ำที่ถูกกัก หรือท่วมขังอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง เนื่องจากการขุดดิน รอยร่องล้อ หรือแอ่งที่เกิดจากการทำงานของผู้รับจ้างจะต้องถูกสูบออกทันที แอ่งน้ำ หรือแหล่งน้ำนี้ สามารถดึงดูดสัตว์หลายประเภทซึ่งเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่กำลังเคลื่อนที่ ทั้งนี้ แอ่งน้ำ หรือแหล่งน้ำที่กล่าวถึงนี้ ไม่เกี่ยวข้องกับแหล่งน้ำตามปกติที่เกิดจากการไหลของฝน
- 1.8.3 การเจริญเติบโตและความสูงของหญ้า จะมีการดูแลรักษาพื้นที่ปฏิบัติงานให้มีสภาพปลอดภัยต่อการทำงานและปฏิบัติการทางการบิน โดยไม่ปล่อยให้หญ้า วัชพืชหรือพืชชนิดใดๆ เจริญเติบโตจนอาจดึงดูดสัตว์ที่เป็นอันตรายต่ออากาศยาน เข้ามาในพื้นที่ติดตั้ง โดยจัดให้มีบุคลากรคอยควบคุมดูแลป้องกันการเจริญเติบโตของพืชเหล่านั้น

1.9 การกำกับดูแลและดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

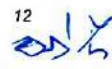
- 1.9.1 ผู้ประสานงานกรมท่าอากาศยาน (รหัสนามเรียกขาน 05 , 50)
- 1.9.2 ผู้ควบคุมงาน บริษัท วิศุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- นายสาธิต	ทิพะคหบดี	หมายเลขโทรศัพท์มือถือ	๐๘-๑๙๑๑-๖๕๖๗
- นายฐกตธรรม์	ปัญญาศิริ	หมายเลขโทรศัพท์มือถือ	๐๙-๗๙๑๘-๐๐๓๒
- นายบัณฑิต	อยู่สบาย	หมายเลขโทรศัพท์มือถือ	๐๘-๑๘๐๔-๘๐๐๗
- นายนครินทร์	วีระพันธ์	หมายเลขโทรศัพท์มือถือ	๐๘-๖๕๐๙-๙๕๐๑
- นายสัมพันธ์	เจริญการ	หมายเลขโทรศัพท์มือถือ	๐๘-๑๕๖๙-๖๖๖๖
- นายพลวัฒน์	เจริญสุข	หมายเลขโทรศัพท์มือถือ	๐๘-๙๘๑๕-๑๕๑๖
- 1.9.3 กลุ่มความปลอดภัย
 - 1.9.3.1 มีหน้าที่จัดการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่และผู้รับจ้าง ให้ทราบกฎระเบียบการใช้วิทยุสื่อสาร รวมถึงการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยในเขตปฏิบัติการบิน
 - 1.9.3.2 จัดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงาน ที่จะมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน เพื่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน ตามที่ระบุในแบบวิธีการดำเนินการ รวมทั้งกำกับดูแลการติดตั้ง
 - 1.9.3.3 แจ้งให้ผู้ดูแลสนามบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมงานทราบทันทีที่ตรวจพบการดำเนินการที่ไม่ปลอดภัยในระหว่างการทำงาน
 - 1.9.3.4 คงสภาพการติดต่อกับหอบังคับการบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมงานท่าอากาศยานและผู้จัดการโครงการของผู้รับจ้าง ตลอดเวลา





 12


 2ก.

- 1.9.3.5 รายงานตามขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ของท่าอากาศยานกรณีเกิดเหตุการณ์ หรือเกิดความเสียหายต่อสิ่งอำนวยความสะดวก-ในการบริการอันเนื่องมาจากการปฏิบัติงาน
- 1.9.4 กลุ่มรักษาความปลอดภัย
- 1.9.4.1 มีหน้าที่จัดการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่และคนงาน ผู้รับจ้างให้ทราบกฎระเบียบการปฏิบัติงาน การข้ายานพาหนะ ช่องทางเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงาน
- 1.9.4.2 มีหน้าที่ออกบัตรอนุญาต รักษาความปลอดภัยบุคคลและยานพาหนะในการเข้า-ออกพื้นที่หวงห้ามท่าอากาศยาน ของเจ้าหน้าที่/คนงานของผู้รับจ้างตามมาตรการ การรักษาความปลอดภัย
- 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 เพื่อให้นำทางระหว่างการเข้า-ออกพื้นที่เขตการบิน (Control Post) หรือเส้นทางที่ท่าอากาศยานกำหนด และพื้นที่ปฏิบัติงานติดตั้ง ด้านหน้าทางเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งหมด จะมีการจัดพนักงานประจำอยู่ ณ จุดที่กำหนดไว้เพื่อตรวจตรา ป้องกันผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้า-ออก



แสดงป้ายเตือนต่างๆ

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "nelk", "AH", and "วณ.".



เสื้อสะท้อนแสง (สำหรับพนักงานควบคุมงาน ช่าง คนงาน พนักงานขับเครื่องจักร)

วิทยุสื่อสาร (สำหรับติดต่อเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน/ท่าอากาศยาน)



ไฟกระพริบติดยานพาหนะ/เครื่องจักรขณะปฏิบัติงาน

๕ ๕ ๕
๕ ๕ ๕

๕ ๕ ๕
๕ ๕ ๕



ธงลายตารางหมากรุก (สำหรับติดยานพาหนะ/เครื่องจักรกล)



ถังดับเพลิงสำหรับใช้ในบริเวณพื้นที่



ธงสีเขียว และสีแดง สำหรับควบคุมจราจรยานพาหนะ/เครื่องจักรกลในพื้นที่ก่อสร้าง

1.11 การออกประกาศและยกเลิก NOTAM

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

1.12 แผนรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

1.12.1 กรณีอากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน

โดยปกติท่าอากาศยานได้มีการเตรียมพร้อมหน่วยดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานตามเวลาเปิด-ปิดให้บริการสนามบิน ทั้งนี้หากนักบินได้ประกาศภาวะฉุกเฉินในช่วงที่อยู่ในอากาศ หอควบคุมการบินจะทำหน้าที่แจ้งงานกู้ภัยและดับเพลิงทราบเพื่อเตรียมพร้อม ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่เคลื่อนไหวจะต้องเคลื่อนย้ายบุคคล ยานพาหนะ อุปกรณ์หรือวัสดุออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานไป

Handwritten signatures and initials, including "AH 6" and "วณ. 6".

1.12.2 กรณีเครื่องจักรชำรุดใกล้ทางวิ่ง และไม่สามารถเคลื่อนที่เองได้

1.12.2.2 ผู้รับจ้างจะต้องตรวจเช็คเครื่องจักรกล หรือยานพาหนะให้มีสภาพสมบูรณ์ และพร้อมใช้งานทุกครั้งก่อนเข้าปฏิบัติงาน ตามภาคผนวก ก ตารางบันทึกผลการตรวจสอบยานพาหนะ/เครื่องจักร

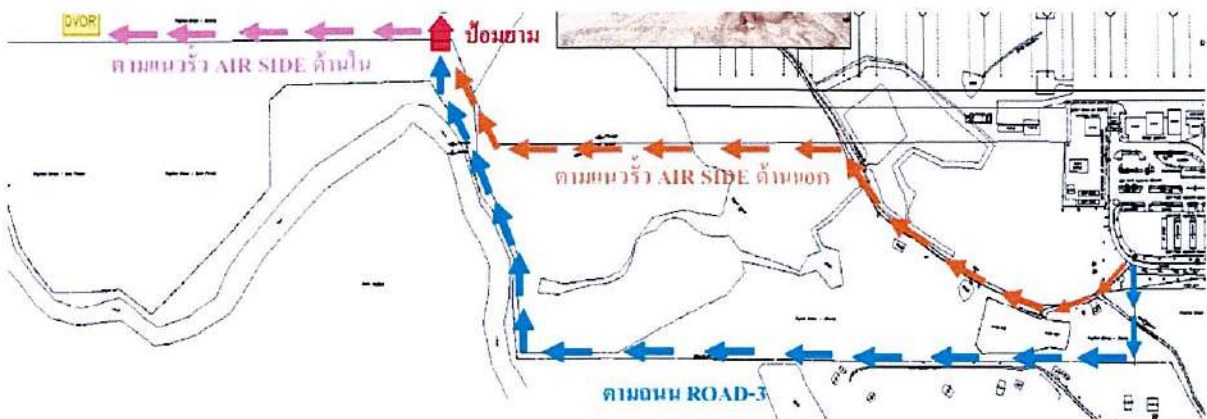
อนุมัติ

16



แผนผังการปฏิบัติงาน
โครงการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ
DVOR/DME
ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งและสัญจรเข้า-ออก
จากบริเวณลานจอดรถด้านนอกท่าอากาศยาน
วิ่งตามแนวรั้ว (เส้นทางสีส้มหรือสีฟ้า – เส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง และเข้าสู่เส้นสีชมพู)
จนถึงพื้นที่ก่อสร้าง (พื้นที่ก่อสร้าง/พื้นที่เก็บวัสดุ-อุปกรณ์ก่อสร้าง)
โดยขึ้นอยู่กับระยะเวลาการเริ่มงานกับแผนพัฒนาท่าอากาศยาน



17
อ.ท
อ.ท
ว.ท.

บทที่ 2. แผนการปฏิบัติงาน

โครงการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ

DVOR/DME

ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน)

เริ่มต้นโครงการ ประมาณเดือนพฤษภาคม 2567

วันที่รับรองแผนปฏิบัติงาน	
วันที่เริ่มปฏิบัติงาน	พฤษภาคม 2567
วันที่สิ้นสุดปฏิบัติงาน	มีนาคม 2568

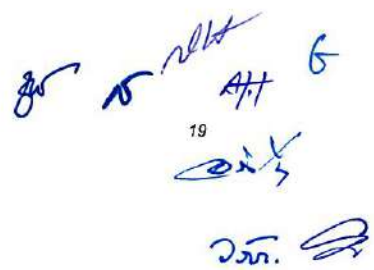
2.1 รายละเอียดการปฏิบัติงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME

(ช่วงประมาณเดือน พฤษภาคม 2567 ถึงช่วงประมาณเดือนมีนาคม 2568) มีการปฏิบัติงาน ดังนี้

- ปรับเปลี่ยนพื้นที่/กำจัดวัชพืชในบริเวณก่อสร้าง
- ปักผังอาคาร และสิ่งปลูกสร้างทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานไฟฟ้าและประปาชั่วคราวแล้วเสร็จ
- จัดสร้างสำนักงาน และห้องประชุม พร้อมอุปกรณ์สำนักงาน
- งานตอกเสาเข็ม สำหรับฐานรากอาคารสถานี/ฐานราก Counterpoise/ฐานรากคอกหม้อแปลงไฟฟ้า /ฐานรากบันไดขึ้นตะแกรง Counterpoise /ฐานรากป้าย/ฐานรากถังน้ำมันสำรอง และฐานรากถังน้ำดี
- งานขุดดินและหล่อฐานรากอาคาร ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานหล่อคานคอดิน และฐานรองรับแท่นเครื่องย่นต์กำเนิดไฟฟ้าทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานหล่อพื้นชั้นที่ ๑ ค.ส.ล. และพื้นสำเร็จชั้นที่ ๑ ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานหล่อเสา ค.ส.ล. รับหลังคาทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานโครงสร้าง Counterpoise เหล็กชุบพรม (เฉพาะส่วนโครงเหล็กก่อนชุบ Hot Dip Galvanized)
- งานเดินท่อระบบสุขาภิบาลใต้พื้นชั้นที่ ๑ ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานหล่อคาน ค.ส.ล. รับหลังคาทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานหล่อพื้น ค.ส.ล. หลังคาทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานหล่อบันได ค.ส.ล. ขึ้นดาดฟ้าอาคารทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานหล่อฐานถังน้ำมันสำรอง ค.ส.ล. ทั้งหมดแล้วเสร็จ

๑๕ เม.ย. ๖๗
๑๗
๑๗
๑๗

- งานหล่อฐานป้าย ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานหล่อฐาน ค.ส.ล. รองรับหม้อแปลงไฟฟ้าทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานหล่อฐาน ค.ส.ล. รองรับถังเก็บน้ำดีทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานขุดดินและหล่อฐานรากอาคาร และฐานราก ตอม่อ Counterpoise ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานก่ออิฐฉาบปูนอาคารทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานพื้นกระเบื้องภายในอาคาร ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานพื้นขัดมัน ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานเดินท่อร้อยสายไฟฟ้า/สื่อสารภายในอาคารทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานโครงสร้างฐานรากและเสาตอม่อ ค.ส.ล. รับเสาอากาศ Near Field Monitor แล้วเสร็จ
- งานฝ้าเพดาน ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานป้าย (สถาปัตยกรรม) ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานบันไดและราวบันได (เฉพาะส่วนอาคารสถานี) ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานติดตั้งวงกบประตู/หน้าต่างทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานกรูกระเบื้องห้องน้ำ พื้นและผนัง ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานบ่อพัก MHV/ MH80 Route Maker (ในเขตรอบอาคาร) แล้วเสร็จ
- งานติดตั้งถังบำบัดน้ำเสีย แล้วเสร็จ
- งานโครงสร้าง Counterpoise เหล็กรูปพรรณ (งานชุบ Hot Dip Galvanized และงานติดตั้ง) ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานโครงสร้างบานเปิดขึ้นตะแกรง Counterpoise แล้วเสร็จ
- งานโครงสร้างบันไดขึ้นตะแกรง Counterpoise ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานทาสีภายใน/ภายนอกอาคารทั้งหมด แล้วเสร็จ (รวมงานทาสีน้ำอะคริลิก 100% บนพื้นหลังคา (ขาว-แดง)
- งานติดตั้งรั้วคอกหม้อแปลงไฟฟ้า ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานพื้น ค.ส.ล. ทำผิวซีเมนต์ขัดเรียบ (หนาไม่น้อยกว่า 3 ซม.) ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานพื้นหลังคา ค.ส.ล. ขัดเรียบ ผิว PU. Water proof Coating ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานติดตั้งสุขภัณฑ์ห้องน้ำทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานติดตั้งระบบแสงสว่าง/เต้ารับ ไฟฉุกเฉิน พัดลมดูดอากาศ แล้วเสร็จ
- งานรองรับระบบสื่อสาร ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานระบบไฟฟ้าแรงต่ำเข้าอาคาร ทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานพื้น Epoxy ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานเดินสายไฟฟ้าแรงสูง/สายสัญญาณสื่อสาร/Route Maker นอกอาคารทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานโรยหินคลุก และ หินเบอร์ ๒ แล้วเสร็จ
- งานโครงสร้างเสาอากาศ Near Field Monitor แล้วเสร็จ



 19

 วน.

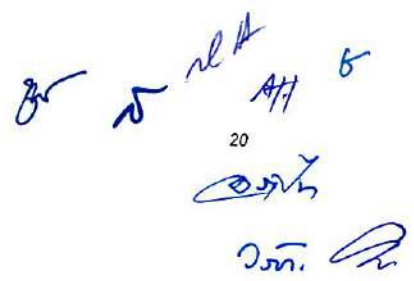
- งานติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าอุปกรณ์ประกอบ ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานย้ายเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรองของเดิมพร้อมติดตั้งและทดสอบระบบทั้งหมดแล้วเสร็จ
- งานระบบสายต่อลงดิน ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานติดตั้งระบบปรับอากาศทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานติดตั้งถังเก็บน้ำดี ทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานทดสอบระบบประกอบอาคารทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานอื่น ๆ ที่ปรากฏในแบบรูปและรายละเอียดประกอบแบบ ที่ไม่ได้ระบุในงวดที่ผ่านมา ดำเนินงานให้แล้วเสร็จ
- งานเก็บรายละเอียดของงานส่วนที่ยังไม่เรียบร้อยให้แล้วเสร็จ
- งานรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวที่ใช้ในการก่อสร้าง และขนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด แล้วเสร็จ
- งานเก็บทำความสะอาดพื้นที่ แล้วเสร็จ
- จัดส่ง As-built Drawing แบบงานสถาปัตยกรรม และแบบวิศวกรรมต่างๆ พร้อมแบบรายละเอียดที่ระบุ โดยเขียนเป็นขนาดกระดาษ A3 จำนวน 3 ชุด และส่งเป็น File รูปแบบด้วยโปรแกรม Auto CAD เวอร์ชัน 2004-2017 ลงใน Flash Drive จำนวน 3 ชิ้น

2.2 ช่วงเวลาการปฏิบัติงาน

- เวลาปฏิบัติงานจะเริ่มประมาณ 08.00 น. ถึงเวลา 17.00 น. หากจะปฏิบัติงานนอกเหนือเวลาดังกล่าว จะต้องแจ้งผู้ควบคุมงานพร้อมแผนการทำงาน และผู้ควบคุมงานเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรถึงจะเริ่มปฏิบัติงานได้ เป็นประจำทุกครั้งถ้ามีการปฏิบัติงานนอกเหนือเวลาดังกล่าวจนกว่างานจะแล้วเสร็จ

2.3 ขอบเขต และ พื้นที่ปฏิบัติงาน

- พื้นที่ตำแหน่งก่อสร้างอยู่บริเวณหัวทางวิ่งด้าน 04 โดยมีตำแหน่งศูนย์กลางของพื้นที่ เป็นระยะทางจากจุด Threshold ของหัวทางวิ่ง 04 ตามแนวเส้นผ่านศูนย์กลางมาฝั่งหัวทางวิ่ง 22 ประมาณ 580 เมตร และมีระยะห่างจากเส้นผ่านศูนย์กลาง (จุดระยะ 580 เมตร) มาพื้นที่ก่อสร้างในแนวตั้งฉาก ประมาณ 298 เมตร มีการกั้นรั้วชั่วคราวขนาดกว้าง/ยาว ประมาณ 50 x 50 เมตร (ระยะรวมประมาณ 200 เมตร รวมประตู เข้า-ออก) โดยมีการเข้า-ออกพื้นที่ ตามรูปแบบที่ท่าอากาศยานกำหนด



บทที่ 3. การประเมินความเสี่ยง (RISK ASSESSMENT)

3.1 หลักการ

- การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ประกอบด้วย กระบวนการในการระบุ หรือค้นหา หรือ บ่งชี้อันตรายหรือเหตุการณ์ (Hazard Identification) และทำการประเมินโอกาส (Probability) ผลกระทบ (Severity) จากอันตราย หรือเหตุการณ์ดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในทางปฏิบัติของ องค์กรหรือโดยใช้ทรัพยากรขององค์กรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับต้นทุนการ ดำเนินงาน (As Low As Reasonably Practicable - ALARP)

3.2 วัตถุประสงค์ของการประเมินความเสี่ยง

- เพื่อให้ทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ที่มีอยู่ระหว่างในการก่อสร้าง/ปรับปรุง ซ่อมแซม เพื่อจะได้ร่วมกันหามาตรการควบคุมความเสี่ยงที่มีอยู่ ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสีย

3.3 คำจำกัดความ

(อ้างอิงตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน)

3.3.1 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) หมายถึง กระบวนการ การประมาณระดับความเสี่ยง และการตัดสินใจ ว่าความเสี่ยงนั้นอยู่ในระดับที่ยอมรับได้หรือไม่

3.3.2 ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง ผลลัพธ์ของความน่าจะเป็นที่จะเกิดอันตราย และผลจากอันตรายนั้น (อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์)

3.3.3 การชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification) หมายถึง กระบวนการ ในการรับรู้ถึงอันตรายที่มีอยู่ และการกำหนดลักษณะของอันตราย

3.3.4 อันตราย (Hazard) หมายถึง แหล่งหรือสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือความ เจ็บป่วย ความเสียหายของทรัพย์สิน ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้รวมกัน

3.3.5 อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานใน ระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึง เวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

3.3.5.1 มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส

(ก) การอยู่ในอากาศยาน

Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner, including "new", "AH", and "22".

(ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่าง ๆ ที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น

(ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้นยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเอง หรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้โดยสารบนอากาศยาน ซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ

3.3.5.2 อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย

(ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น

(ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีบ (Vanes) ยางห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศแผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือนกชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Aircraft Radomes)

3.3.5.3 อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหาย เมื่อการค้นหาอย่างเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

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

3.3.7 บาดเจ็บสาหัส หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุตามประกาศคำสั่งกระทรวงฯ

23
25/6
ว.ก. 6

3.4 ขั้นตอนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยง ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนพื้นฐาน คือ

ขั้นตอนที่ 1 กำหนดชี้ตัวอันตราย (Identify Hazards)

- การชี้บ่งตัวอันตราย (Hazard Identification) หมายถึงกระบวนการ ในการรับรู้ถึงตัวอันตรายที่มีอยู่ และการกำหนดลักษณะของตัวอันตราย อาจได้ข้อมูลจากการตรวจสอบ ควบคุม กำกับดูแล การ รายงาน ผลการสอบสวนอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ และการแลกเปลี่ยนข้อมูล เป็นต้น

***กรณีงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME

ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

จึงต้องดำเนินการระบุแหล่งของสภาวะ (Identify Hazards) ดังต่อไปนี้

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร
2. คนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुक้าเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง
4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามช่องทางที่กำหนด
6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการบิน
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

Handwritten signatures and initials are present at the bottom right of the page, including a signature that appears to be "สม. ๒" and other initials.

***กรณีงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME
ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี จึงประเมินโอกาส (Probability) ในการเกิด ได้ดังต่อไปนี้

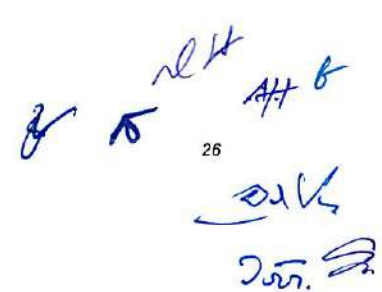
1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
2. คนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของ
เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน : **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुक้าเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)**
(Improbable = 2)
4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามที่ช่องทางกำหนด: **ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)**
6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการบิน:
ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินอันเกิดจากงานก่อสร้างหรือซ่อมแซม
ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the number 25.

ขั้นตอนที่ 3 การประเมินความรุนแรง (Severity)

- เป็นการพิจารณาถึงระดับความรุนแรง ผลกระทบที่ตามมาของอันตราย (Consequence of Hazard) ซึ่งหากอันตรายเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบให้เกิดความสูญเสีย ความเสียหาย (อุบัติเหตุ) ให้กับชีวิตทรัพย์สินขององค์กรหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยแบบระดับของความรุนแรง/ผลกระทบ ออกเป็น 5 ระดับและใช้อักษร A-E เป็นสัญลักษณ์ ดังนี้

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



 26

 วน. ๒

***กรณีงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME

ทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี จึงประเมินความรุนแรง (Severity) ในการเกิด ได้ดังต่อไปนี้

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
2. คนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ดูแลสนามบิน : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรรुक้าเข้าไปในทางวิ่งขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง: ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามช่องทางที่กำหนด : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
6. ความสูงของยานพาหนะ / เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการบิน : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินอันเกิดจากงานก่อสร้างหรือซ่อมแซม : ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A

27
21V,
ว.ค.ค.

ขั้นตอนที่ 4 การกำหนดระดับของความเสี่ยง (Level of Risk)

ระดับความเสี่ยง (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

ตารางดัชนีประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment Matrix)

เกณฑ์การประเมิน

หากผลการประเมินอยู่ในระดับ	การดำเนินการของสนามบิน
3E, 2D, 2E, 2C, 1B, 1C, 1D, 1E (ความเสี่ยงระดับต่ำ)	ยอมรับได้ และต้องเฝ้าระวัง เฝ้าระวังตราบใดที่ความเสี่ยงยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ โดยจะต้องมีการ บันทึกการตรวจสอบและการตรวจพินิจอย่างสม่ำเสมอ และรายงานต่อ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานทุกๆ สัปดาห์
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 1A (ความเสี่ยงระดับกลาง)	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม เฝ้าระวังโดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตามมาตรการ ควบคุมจัดทำเป็นเอกสารรายงานต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยาน
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A (ความเสี่ยงระดับสูง)	แก้ไขทันที ปฏิบัติการแก้ไขทันทีจนกว่าจะมีสัญญาณการแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยง ลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

หมายเหตุ: แบบฟอร์มการประเมินความเสี่ยงและตัวอย่างการประเมินความเสี่ยงอยู่ในเอกสารแนบ

***กรณีก่อนก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME

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

1. อาจเกิดอากาศยานชนยานพาหนะ/เครื่องจักร: ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

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

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

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

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

4. การนำขวดแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ เข้าในเขตการบิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ)(Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตามช่องทางที่กำหนด : 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

Handwritten notes and signatures at the bottom right of the page, including the number 29 and various initials.

ขั้นตอนที่ 5 การลดและควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Mitigation/Control) เป็น
การหาวิธีลดความเสี่ยงให้อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ มีวิธีดังนี้

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

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like 14/5 and 15/5.

3.5 มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

*** กรณีงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME

ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี จึงดำเนินการหาวิธีในการลดและควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Mitigation/Control) ได้ดังต่อไปนี้

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

ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 1.1 กำหนดให้ผู้ที่ทำกรควบคุมงานในส่วนของผู้ควบคุมงานของผู้ว่าจ้าง แจ้งผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างในการดำเนินงานก่อสร้าง โดยพนักงานของผู้รับจ้างที่ต้องขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินจะต้องได้รับการฝึกอบรมจากท่าอากาศยาน ก่อนจะเข้าปฏิบัติงานจริง และต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ในส่วนของเงื่อนไขในการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ วัสดุ ยานพาหนะของผู้รับจ้างต้องมีการติดไฟสัญญาณ/ธงตราหมากรุก เพื่อให้อากาศยานเห็นเด่นชัดและเป็นการป้องกันการเกิดอากาศยานชนพาหนะ/เครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ที่นำมาใช้ขวางกั้นพื้นที่เขตก่อสร้างต้องเป็นแบบแตกหักง่าย นอกจากนี้ ยานพาหนะ/เครื่องจักร ต้องได้รับการอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ที่ประสานงานก่อนเข้าไปดำเนินการ และต้องผ่านการตรวจสอบสภาพการพร้อมใช้งานยานพาหนะตามมาตรการในเรื่องการควบคุมยานพาหนะในเขตการบินจากท่าอากาศยาน ก่อนเข้าไปดำเนินงานในเขตการบิน
- 1.2 เข้า-ออกพื้นที่ ตามเส้นทางที่ท่าอากาศยานกำหนด
- 1.3 ผู้ควบคุมงานของผู้ว่าจ้างจะต้องทำการประสานเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน ATC ทุกครั้ง หากผู้รับจ้างจำเป็นต้องนำยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้งานการก่อสร้าง ข้ามทางวิ่ง ทางขับ หรือ ขับเคลื่อนในพื้นที่เคลื่อนไหวอากาศยาน/พื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน (หอบังคับการบิน ปฏิบัติงานประจำวันตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. ทั้งนี้ หลังจาก 17.00 น. จะต้องกำกับการปฏิบัติงานในพื้นที่เคลื่อนไหว)
- 1.4 ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างต้องจัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในระยະที่ปลอดภัย
- 1.5 รับการตรวจสอบจากท่าอากาศยาน ที่ดำเนินการเฝ้าสังเกต และรับการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณรอบ ๆ ตามเวลาที่ท่าอากาศยานต้องการ

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

31
ว.ค. ๒๕๖๕

2. คนงานก่อสร้างฝ่าฝืนข้อบังคับการทำงานในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ดูแลสนามบิน : 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-ออกบริเวณพื้นที่ที่กำหนดและควบคุมคนงานไม่ให้พลุกพล่าน หรือ ล่วงล้ำเข้าไปในเขตหวงห้ามที่ไม่ใช่พื้นที่ดำเนินการ

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
- 3.2 กำหนดให้ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างที่มีหน้าที่ควบคุมงาน กำชับคนงานในการจัดทำเครื่องหมายในพื้นที่การทำงานให้ชัดเจน และหากกรณีที่เกิดสภาพทัศนวิสัยต่ำ (LVP) ขอให้หยุดการปฏิบัติงานก่อสร้างทั้งหมดหรือออกจากพื้นที่ในเขตการบิน
- 3.3 กำหนดให้ผู้ควบคุมงานของผู้รับจ้างกำชับคนงานให้ทราบถึงแนวเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

32
ว.อ. อ.อ. ๕
ว.อ. อ.อ. ๕
ว.อ. อ.อ. ๕

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

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

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

4.1 กำหนดให้ผู้ควบคุมงานในส่วนของผู้รับจ้างแจ้งคนงานในเรื่องสิ่งของต้องห้ามหรือวัตถุอันตรายที่ห้ามนำเข้าเขตการบิน

4.2 ระบุในสัญญาจ้างงานกับผู้รับจ้างในเรื่องของการนำสิ่งของต้องห้ามหรือวัตถุอันตรายเข้าเขตการบิน หากเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ทางผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายทั้งหมดให้กับหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบรวมถึงอากาศยาน (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 จะต้องให้คนงานก่อสร้างเข้ารับอบรมการปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบินตามมาตรการด้านความปลอดภัยเรื่องกำหนดประตูเข้า-ออกในเขตพื้นที่การบินของท่าอากาศยาน ก่อนเข้าไปปฏิบัติงาน

5.2 รับการสุ่มตรวจ/ตรวจสอบการเข้าออกเขตการบิน ของท่าอากาศยาน

5.3 บุคคลและยานพาหนะที่จะเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่การบินจะต้องดำเนินการตามมาตรการควบคุมเข้า-ออกบริเวณประตูที่กำหนด

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวางในการปฏิบัติการบิน : ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2)

ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature, the number 33, and the name "ว.น. อ."

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 6.1 ดำเนินการตามมาตรการของท่าอากาศยาน ในการควบคุมยานพาหนะ/เครื่องจักรที่มีความสูง ให้เข้าออกได้ช่วงเวลาหลังจากเที่ยวบินสุดท้ายทำการบินขึ้นไปแล้ว 30 นาที และก่อนเที่ยวบินแรกทำการบินร่อนลงที่สนามบิน 30 นาที
- 6.2 ดำเนินการตามมาตรการของท่าอากาศยานที่ให้นยานพาหนะ/เครื่องจักร ติดป้ายหรือไฟ Obstacle (ไฟสีแดง) ความสว่างไม่น้อยกว่า 10 candela บริเวณจุดสูงสุดของยานพาหนะ/เครื่องจักรอุปกรณ์
- 6.3 ถ้ามีผลกระทบกับการปฏิบัติด้านการบิน จะต้องแจ้งท่าอากาศยาน หรือหากได้รับแจ้งจากท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามระเบียบของท่าอากาศยาน

การประเมินความเสี่ยงภายหลังมีมาตรการควบคุม : 1A : ยังต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินที่ก่อให้เกิดอันตรายในเขตการบิน: ไม่น่าจะเกิด (ต่ำ) (Improbable = 2) ความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นระดับ Catastrophic (หายนะ) = A ; 2A

ประเมินความเสี่ยง : ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุม

มาตรการในการลด/บรรเทาความเสี่ยง

- 7.1 กั้นพื้นที่เขตปฏิบัติงานก่อสร้างให้ชัดเจนและมีการปิดกวดพื้นที่โดยรอบทุกวันเพื่อป้องกันการที่ลมจะพัดพาเศษวัสดุไปตกหล่นนอกพื้นที่ก่อสร้างให้เกิดเป็นวัตถุแปลกปลอม (FOD) ได้
- 7.2 จัดวางสิ่งของให้มีการยึดติดกับพื้นผิวเมื่อเกิดลมพัดหรือการหักเหของตัวรถอาจทำให้มีเศษหรือวัตถุตกหล่นมาบนพื้นที่ปฏิบัติการบินได้
- 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

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the word "อนัน" (Anan) written vertically.

3.6 แบบตารางบันทึกการวิเคราะห์ความเสี่ยง

แบบบันทึกการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Assessment Form)						
กรณีโครงการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ						
แหล่งของภาวะอันตราย (Generic Hazard)	สถานะอันตราย (Specific hazard)	ผลที่เกิดขึ้น (Consequence)	ความรุนแรง (Severity)	ความถี่ (Probability)	ความเสี่ยง (Risk)	การประเมิน (Risk Assessment)
1. อาคารขนถ่ายขนถ่ายคน/เครื่องจักร	อาคารขนถ่ายคน/ขนถ่ายคน/เครื่องจักร ภายในเขตการบินหรืออาคารขนถ่าย คน/เครื่องจักรที่กำลังปฏิบัติงานอยู่	ท่าอากาศยานและขนถ่ายคน/เครื่องจักรได้รับความเสียหายทั้ง ทรัพย์สินและชีวิตของผู้อยู่ปฏิบัติงานและ ผู้โดยสาร	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม
2. คนงานก่อสร้าง/ช่างซ่อมบำรุง/ผู้ปฏิบัติงาน ในเขตพื้นที่การบินหรือไม่ปฏิบัติงาน ตามแผนของเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน	คนงาน/ผู้ปฏิบัติงานในเขตก่อสร้าง/ช่าง ซ่อมบำรุง/ผู้ปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบินหรือ นอกเขตพื้นที่การบิน	คนงานก่อสร้างได้รับบาดเจ็บหรือ เสียชีวิตจากการรุดตาค้างในเขต พื้นที่หวงห้าม	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม
3. ขนถ่ายคน/เครื่องจักรรุดตาค้างใน ทางวิ่ง/ ทางขับขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ ก่อสร้าง	ขนถ่ายคนและอุปกรณ์รุดตาค้างใน ทางวิ่ง/ทางขับ	ขนถ่ายคน/เครื่องจักร/อาคาร/ยาน/ผู้ โดยสารได้รับความเสียหายและได้รับ อันตราย	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม
4. การนำวัตถุแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตราย อื่นๆ เข้าเขตการบิน	วัตถุแก้ว พลาสติก หรือวัตถุอันตรายอื่นๆ ทำให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน คนงาน เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน	อากาศยาน/คนงาน/ขนถ่ายคนและ ผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ รวมไปถึงทรัพย์สิน	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม
5. การเข้า-ออกเขตการบินไม่เป็นไปตาม ช่องทางที่กำหนด	คนงาน/ขนถ่ายคน/ผู้ปฏิบัติงาน ในเขตการบินไม่ปฏิบัติตามการตรวจสอบ	อากาศยาน/คนงาน/ขนถ่ายคนและ ผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ รวมไปถึงทรัพย์สิน	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม
6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักร ที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นอันตราย	ความสูงของเครื่อง/เครื่องจักรอื่นๆ ชนกับปีกของอากาศยาน	ยานพาหนะ/เครื่องจักร/คนงาน อากาศยานและผู้โดยสารได้รับความ เสียหาย บาดเจ็บ รวมไปถึงทรัพย์สิน	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่นหรือหลุด เข้าไปในเขตพื้นที่การบินก่อให้เกิด อันตรายในเขตการบิน	วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่น หรือ หลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบิน	อากาศยาน/คนงาน/ขนถ่ายคนและ ผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ รวมไปถึงทรัพย์สิน	A	2	2A	ต้องเฝ้าระวังและเตรียมมาตรการควบคุมเฝ้าระวัง โดยจะต้องประเมินสถานการณ์ และดำเนินการตาม มาตรการควบคุม

for 5 rels 6
A.T

20/11/2020

3.7 แบบตารางบันทึกมาตรการลดความเสี่ยง

แบบบันทึกมาตรการลดความเสี่ยง (Risk Action Plan)							
กรณีงานก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี							
รายการอันตราย (Specific Hazard)	ผลที่จะเกิดขึ้น (Consequence)	การประเมิน (Risk Assessment)	มาตรการควบคุม	ประเมินความเสี่ยงหลังจากมีมาตรการควบคุม			ผู้รับผิดชอบ
				ความรุนแรง (Severity)	ความถี่ (Probability)	ความเสี่ยง (Risk)	
1. อาคารอากาศยานพาณิชย์/เครื่องจักร	ทำให้อาคารเสียหาย	Risk Index : 2A	1. ผู้ปฏิบัติงานทางหรืออุปกรณ์ก่อสร้างเข้ารับการฝึกอบรมการใช้ยานพาหนะในเขตการบิน 2. จัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในระบอบปิดด้วย 3. กำหนดเส้นทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างเฉพาะ	A	1	1A	ผู้ว่าจ้าง/ผู้รับจ้าง และ กลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน
2. คนงานก่อสร้าง/ผู้ปฏิบัติงานทำงานในเขตพื้นที่การบินที่ไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน	คนงานก่อสร้างอาจได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ความเสียหายอากาศยาน	Risk Index : 2A	1. ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างต้องเข้ารับการอบรมการปฏิบัติงานในเขตพื้นที่การบินก่อนเข้าปฏิบัติงานก่อสร้าง 2. ตรวจสอบและกำกับดูแลการปฏิบัติงาน	A	1	1A	ผู้ว่าจ้าง/ผู้รับจ้าง และ กลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน
3. ยานพาหนะ/เครื่องจักรถูกนำเข้าไปในทางวิ่ง/ทางขับขณะที่กำลังขนถ่ายอุปกรณ์ก่อสร้าง	FOD ถูกดูดเข้าไปในเครื่องยนต์ของอากาศยาน ทำให้อุปกรณ์เสียหายและอากาศยานเกิดความเสียหาย	Risk Index : 2A	1. จัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในระบอบปิดด้วยจากกระแสน้ำของอากาศยาน 2. กำหนดเส้นทางเฉพาะสำหรับอุปกรณ์ก่อสร้าง 3. ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณรอบๆ	A	1	1A	ผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง และ ผู้ดูแลสนามบิน
4. การนำขวดแก้ว หลากหล่น หรือวัตถุอันตรายอื่นๆ เข้าเขตการบิน	อากาศยาน/คนงาน/ยานพาหนะ และผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ	Risk Index : 2A	1. ผู้ปฏิบัติงานต้องเข้ารับการฝึกอบรมเรื่องวัตถุอันตรายและสิ่งต้องห้าม 2. กำหนดประตูเข้า-ออก เขตการบิน 3. กำหนดให้มีการสุ่มตรวจสิ่งของที่นำเข้าเขตการบิน 4. ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณรอบๆ	A	1	1A	ผู้ว่าจ้าง/ผู้รับจ้าง และ กลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน
5. การเข้า-ออก เขตการบินไม่เป็นไปตามช่องทางที่กำหนด	อากาศยาน/คนงาน/ยานพาหนะ และผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ	Risk Index : 2A	1. ประสาน ATC ทุกครั้งหากจำเป็นต้องเข้าออกพื้นที่เขตการบิน 2. กำหนดประตูเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างเฉพาะ	A	1	1A	ผู้ว่าจ้าง/ผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง
6. ความสูงของยานพาหนะ/เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นสิ่งกีดขวาง	คนงาน อากาศยานและผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ	Risk Index : 2A	1. จัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในระบอบปิดด้วยจากกระแสน้ำของอากาศยาน 2. ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณรอบๆ	A	1	1A	ผู้ว่าจ้าง/ผู้รับจ้าง และ กลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน
7. วัตถุแปลกปลอม (FOD) ตกหล่น หรือหลุดเข้าไปในเขตพื้นที่การบินที่ก่อให้เกิดอันตรายในเขตการบิน	อากาศยาน/คนงาน/ยานพาหนะ และผู้โดยสารได้รับความเสียหาย บาดเจ็บ	Risk Index : 2A	1. มีการกั้นพื้นที่ในงานก่อสร้างให้ชัดเจนและมีการปิดกั้นพื้นที่โดยรอบทุกวันเพื่อป้องกันการไหลทะลักเศษวัสดุไปตกหล่นนอกพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นวัตถุแปลกปลอม (FOD) ได้ 2. มีการจัดวางสิ่งของไม่ให้เกิดอันตรายกับสิ่งมีชีวิตและสิ่งของ 3. มีการอบรมเรื่องความรุนแรงของอันตรายที่เกิดจากวัตถุแปลกปลอม (FOD) และวิธีการป้องกันแก่ผู้ปฏิบัติงานทำการก่อสร้างหรือซ่อมแซม 4. ในกรณีที่มีฝนตก หรือดินเปียก ให้มีสิ่งกีดขวางที่แข็งแรงและมั่นคง หรือหากจำเป็นคือใช้ยานพาหนะเข้า-ออก ทางวิ่ง/ทางขับ ด้วยวิธีควบคุมการจราจร FOD หน้าประตู Control Post ของท่าอากาศยาน	A	1	1A	ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้าง กลุ่มรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้รับจ้างทำอากาศยาน





 36
 ๐๖/๐๖
 ๖๖๖.๖๖

ภาคผนวก ก.

ตารางบันทึกผลการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ/เครื่องจักร

8 15 1/14 8
1/14 8
37
1/14
วันที่ 1/14

ตารางบันทึกผลการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ/เครื่องจักร

วันที่ / /

ประเภทยานพาหนะ/เครื่องจักร

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			

ผลการตรวจสอบ ☐ ผ่าน ☐ ไม่ผ่าน ระบุ :

.....

(.....)

วิศวกรคุมงาน

.....

(.....)

ผู้ควบคุมงาน

