

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน
พ.ศ.

English Version	ฉบับภาษาไทย
<p>-DRAFT-</p> <p>- Official Emblem-</p> <p style="text-align: center;">Rule of the Civil Aviation Authority of Thailand Re: Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E.</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p>By virtue of Section 15/10 (4) of Air Navigation Act B.E. 2497 amended by Air Navigation Act (No.14) B.E. 2562 (2019) Director General stipulates the Regulation on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft as follows;</p> <p>Article 1. This Rule is called the “Rule of the Civil Aviation Authority of Thailand Re: Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E.”</p> <p>Article 2. This Rule shall come into force on the day following the date of its publication.</p> <p>Article 3. In this Rule;</p> <p>“Airline” means a commercial air transport operator and foreign air operator granted with the permission from the Director General;</p> <p>“Aircraft Operator” means aerial work operator or general aviation operator, such as an aircraft operator undertaking business aviation or an aircraft operator undertaking private jet aviation;</p> <p>“Airport” means Licensed Aerodrome which providing services for public;</p>	 <p style="text-align: center;">ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ.</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p>อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๕/๑๐ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกระเบียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>ข้อ ๑ ระเบียบฉบับนี้ เรียกว่า “ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ.”</p> <p>ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศ เป็นต้นไป</p> <p>ข้อ ๓ ในระเบียบนี้</p> <p>“สายการบิน” (Airline) หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ</p> <p>“ผู้ดำเนินการบิน” (Aircraft Operator) หมายความว่า ผู้ดำเนินการการทำงานทางอากาศหรือผู้ดำเนินการการบินทั่วไป เช่น ผู้ดำเนินการบริการการบินเชิงธุรกิจ หรือผู้ดำเนินการอากาศยานส่วนบุคคล</p> <p>“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ</p>

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>“Airport Level” means the classification of airports based on its level of congestion as Level 1, Level 2 and Level 3;</p> <p>“Airport Operator” means the owner or operator of a Licensed Aerodrome providing services to the public;</p> <p>“New entrant” means an airline requesting, as part of a series of slots, a slot at an airport on any day, where, if the airline's request were accepted, it would in total hold fewer than five slots at that airport on that day;</p> <p>“Coordination” means the generic term encompassing facilitation at a Level 2 airport and slot allocation at a Level 3 airport;</p> <p>“Coordination parameters” means the operational limits of all technical, operational and environmental factors at the airport;</p> <p>“Demand and Capacity Analysis” means the process of assessing airline demand and determining maximum airport capacity, taking into account all physical, operational and environmental constraints at the airport;</p> <p>“Season” means the summer season commencing on the last Sunday in March, or the winter season commencing on the last Sunday in October;</p> <p>“Equivalent Seasons” means consecutive summer seasons (two summers) or consecutive winter seasons (two winters) as opposed to two consecutive seasons (a summer and a winter season);</p>	<p>“ระดับของสนามบิน” (Airport Level) หมายความว่า การจัดระดับความหนาแน่นของสนามบิน โดยแบ่งออกเป็นสามระดับ ได้แก่ สนามบินระดับหนึ่ง สนามบินระดับสอง และสนามบินระดับสาม</p> <p>“ผู้ดำเนินการสนามบิน” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ</p> <p>“ผู้ทำการบินรายใหม่” (New Entrant) หมายความว่า สายการบินที่ขอรับการจัดสรรเวลาการบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำการบินต่อเนื่อง ณ สนามบินใดสนามบินหนึ่งในวันทำการบินใดวันทำการบินหนึ่ง หากได้รับการจัดสรรจำนวนเวลาการบินทั้งหมดที่ได้สำหรับวันทำการบินนั้น ณ สนามบินนั้นรวมกันแล้วจะน้อยกว่าห้าเที่ยวบิน</p> <p>“การประสานงานจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination) หมายความว่า การอำนวยความสะดวกในการจัดเวลาการบินของสนามบินระดับสอง และการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินระดับสาม</p> <p>“พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination parameters) หมายความว่า ปัจจัยและข้อจำกัดในการรองรับของสนามบิน ทั้งด้านเทคนิค การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อม</p> <p>“การวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับ” (Demand and Capacity Analysis) หมายความว่า การประเมินความต้องการของสายการบินและขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้สูงสุดของสนามบิน โดยคำนึงถึงข้อจำกัดทางกายภาพ การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อมของสนามบิน</p> <p>“ฤดูกาลการบิน” (Season) หมายความว่า ช่วงเวลาในการกำหนดตารางการบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคม</p> <p>“ฤดูกาลการบินเดียวกัน” (Equivalent Seasons) หมายความว่า กำหนดการบินฤดูร้อนต่อเนื่องกันสองฤดูร้อน หรือกำหนดการบินฤดูหนาวต่อเนื่องกันสองฤดูหนาว</p>
---	--

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>“Consecutive Season” means two adjacent seasons one summer continuing to consecutive one winter or one winter continuing to consecutive one summer;</p> <p>“Flight” means the operation of one or more legs with the same flight designator;</p> <p>“Historic Precedence” means the principle whereby airlines are entitled to a series of slots that were operated at least 80% of the time during the period allocated in the previous equivalent season;</p> <p>“Initial Coordination” means the process that occurs between the Initial Submission Deadline and SAL Deadline dates for each season, whereby a Slot Coordinator allocates slots at a Level 3 airport and a facilitator recommends voluntary schedule adjustments at a Level 2 airport;</p> <p>“Calendar” means Calendar of Coordination Activities of International Air Transport Association;</p> <p>“Initial Submission Deadline” means the deadline of 23:59 UTC on this date, as set out in the Calendar, by which airlines must submit their planned operations to Slot Coordinator and Facilitators at Level 3 and Level 2 airports;</p>	<p>“ฤดูกาลการบินต่อเนื่องกัน” (Consecutive Seasons) หมายความว่า กำหนดการบินฤดูร้อนหนึ่งฤดู ต่อเนื่องไปถึงกำหนดการบินฤดูหนาวอีกหนึ่งฤดู</p> <p>“เที่ยวบิน” (Flight) หมายความว่า การทำการบินหนึ่งหรือหลายเที่ยวโดยหมายเลขเที่ยวบินเดียวกัน</p> <p>“ประวัติการบิน” (Historic Precedence) หมายความว่า สิทธิที่จะได้รับการจัดสรรเวลาการบินอันเนื่องมาจากสายการบินได้ทำการบินจริงเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบของเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรไปแล้วในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมา</p> <p>“การเริ่มจัดสรรเวลาการบิน” (Initial Coordination) หมายความว่า ช่วงขั้นตอนที่เกิดขึ้นในระหว่างวันสุดท้ายของกำหนดการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินที่กำลังจะมาถึง กับวันสุดท้ายที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจัดส่งเวลาการบินที่ได้ทำการจัดสรรสำหรับสนามบินระดับสาม หรือที่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินให้คำแนะนำปรับเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองให้แก่สายการบิน</p> <p>“ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน” (Calendar) หมายความว่า ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบินตามที่สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศกำหนด</p> <p>“วันสุดท้ายของกำหนดการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบิน” (Initial Submission Deadline) หมายความว่า เวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกา ของเวลาสากลเชิงพิกัด ในวันที่ระบุในปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน ซึ่งเป็นวันสุดท้ายที่สายการบินจะต้องส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสามให้แก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน หรือส่งแผนทำการบินในสนามบินระดับสองให้แก่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน</p>
--	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>“Historic Baseline Date” means the reference date used for the 80% usage calculation to determine historic precedence, being 23:59 UTC on 31 January (summer) and 23:59 UTC on 31 August (winter);</p> <p>“Slot Return Deadline” means the date by which airlines must return series of slot that they do not intend to operate, being 15 January (summer) and 15 August (winter);</p> <p>“Slot” means the permission given by a Slot Coordinator for a planned operation to use the full range of airport infrastructure necessary to arrive or depart at a Level 3 airport on a specific date and time;</p> <p>“Series of slots” means at least 5 slots requested for the same time on the same day-of-the-week, distributed regularly in the same season, and allocated in that way or, if that is not possible, allocated at approximately the same time;</p> <p>“Ad hoc slot” means an allocated slot which is not eligible for historic precedence;</p> <p>“UTC” means Universal Time Coordinated also referred to as Z or GMT;</p> <p>“Slot Conference (SC)” means a forum organized by IATA for the coordination of planned operations at Level 2 and Level 3 airports, held twice each year for the summer and winter seasons;</p>	<p>“วันที่เป็นฐานการเก็บประวัติการบิน” (Historic Baseline Date) หมายความว่า วันที่เริ่มเก็บประวัติการบิน ซึ่งเริ่มต้นเมื่อเวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกา ตามเวลาสากลเชิงพิกัด ของวันที่ ๓๑ มกราคมสำหรับฤดูกาลการบินฤดูร้อน และเวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกา ตามเวลา สากลเชิงพิกัดของวันที่ ๓๑ สิงหาคมสำหรับฤดูกาลการบินฤดูหนาวตามกำหนดการ ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>“วันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบิน” (Slot Return Deadline) หมายความว่า วันที่สายการบินต้องส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วตามกำหนดการ ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน เนื่องจากไม่มีแผนที่จะทำการบินในช่วงเวลาการบิน ต่อเนื่องนั้น</p> <p>“เวลาการบิน” (Slot) หมายความว่า วันและเวลาที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วย ประสานจัดสรรเวลาการบิน สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินระดับสาม</p> <p>“เวลาการบินต่อเนื่อง” (Series of Slots) หมายความว่า คำขอรับการจัดสรร เวลาการบินโดยเสนอแผนทำการบินที่มีเวลาเดียวกันในวันทำการบินเดียวกัน (Day-of-the-week) ติดต่อกันอย่างน้อยห้าครั้ง หรือในฤดูกาลการบินเดียวกัน และได้รับการ จัดสรรตามคำขอนั้น หรือตามเวลาที่ใกล้เคียงที่สุดกับเวลาที่ยื่นขอนั้น</p> <p>“เวลาการบินของเที่ยวบินเฉพาะกิจ” (Ad hoc Slot) หมายความว่า การจัดสรร เวลาการบินแก่เที่ยวบินที่ทำการบินเป็นครั้งคราว ซึ่งจะไม่นำไปรวมเป็นประวัติการบิน</p> <p>“เวลาสากลเชิงพิกัด” (Universal Time Coordinated: UTC) หมายความว่า หน่วย เวลาที่ใช้ในการอ้างอิงการหมุนของโลก โดยอาจอ้างอิงด้วยการใช้ตัวย่อ Z หรือ GMT</p> <p>“การประชุมเจรจาการจัดสรรเวลาการบิน” (Slot Conference) หมายความว่า การประชุมที่จัดขึ้นโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อการประสานงาน จัดสรรเวลาการบินให้แก่สายการบินที่มีแผนทำการบินเข้าออกสนามบินระดับสองและ สนามบินระดับสาม ซึ่งจัดขึ้นสองครั้งต่อปีสำหรับกำหนดการบินประจำฤดูร้อนและ ฤดูหนาว</p>
--	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>“Slot Historic Listing (SHL)” means standard message used by Slot Coordinator to inform airlines of the status of their historic slots;</p> <p>“Slot Monitoring” means an analysis carried out by Slot Coordinator to measure the operational performance of airlines compared with the slots allocated to them;</p> <p>“Slot Pool” means the slots available at a Level 3 airport after historic slots and changes to historic slots are allocated, including any newly created slots;</p> <p>“Slot Swap” means process whereby allocated slots are swapped on a one-for-one basis between airlines at the same airport;</p> <p>“Slot Transfer” means a process whereby allocated slots are transferred from one airline to another airline;</p> <p>“Waitlist” means a non-prioritized list of outstanding requests, including both allocated slots pending improvements and requests with no slot allocated, as the case may be.</p> <p>“Slot Coordination Committee” means a committee established at a Level 3 airport to advise the Slot Coordinator on matters relating to capacity, slot allocation and monitoring the use of slots at the airports;</p>	<p>“ข้อมูลประวัติการบิน” (Slot Historic Listing: SHL) หมายความว่า ข้อมูลตามแบบฟอร์มมาตรฐานที่จัดทำโดยหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อแจ้งกับสายการบินให้ทราบถึงสถานะประวัติของการได้รับจัดสรรเวลาการบินที่ผ่านมา</p> <p>“การติดตามตรวจสอบเวลาการบิน” (Slot Monitoring) หมายความว่า การติดตามตรวจสอบของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อวิเคราะห์การปฏิบัติการบินจริงของสายการบินเพื่อเปรียบเทียบกับเวลาที่ได้รับการจัดสรร</p> <p>“กองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา” (Slot Pool) หมายความว่า เวลาการบินที่สนามบินสามารถให้บริการได้ ณ สนามบินระดับสาม หลังจากจัดสรรเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบิน หรือการเปลี่ยนแปลงเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินแล้ว รวมถึงการจัดสรรเวลาการบินใหม่</p> <p>“การสลับเวลาการบิน” (Slot Swap) หมายความว่า การตกลงแลกเปลี่ยนสลับเวลาการบินบนพื้นฐานหนึ่งเวลาการบินต่อหนึ่งเวลาการบิน ระหว่างสายการบินที่ทำการบิน ณ สนามบินเดียวกัน</p> <p>“การโอนถ่ายเวลาการบิน” (Slot Transfer) หมายความว่า การโอนเวลาการบินของสายการบินหนึ่งให้กับอีกสายการบินหนึ่ง</p> <p>“คำขอที่รอการจัดสรรเวลา” (Waitlist) หมายความว่า คำขอรับการจัดสรรเวลาการบินที่เหลืออยู่ซึ่งไม่ถูกจัดอยู่ในลำดับความสำคัญ หรือเวลาที่ได้รับการจัดสรรแล้วแต่อยู่ในระหว่างปรับปรุงให้ตรงกับคำขอ หรือคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินที่ยังไม่ได้รับการจัดสรร แล้วแต่กรณี</p> <p>“คณะกรรมการจัดสรรเวลา” (Slot Coordination Committee) หมายความว่า คณะกรรมการที่สำนักงานจัดตั้งขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินการจัดสรรเวลาการบินของหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และการดำเนินการบินของสายการบิน</p>
--	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>“Facilitator” means Authority’s Department which is responsible for collecting data on planned operations at a Level 2 airport, and for providing recommendations on voluntary schedule adjustments as necessary;</p> <p>“Slot Coordinator” means Authority’s Department which is responsible for slot allocation at a Level 3 airport;</p> <p>“Director General” means Director General of The Civil Aviation Authority of Thailand;</p> <p>“Authority” means The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).</p>	<p>“หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน” (Facilitator) หมายความว่าหน่วยงานในสำนักงานซึ่งรับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลแผนทำการบินของสนามบินระดับสอง และให้คำแนะนำแก่สายการบินหากมีความจำเป็นต้องมีการปรับเวลาดำเนินการการบิน</p> <p>“หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน” (Slot Coordinator) หมายความว่าหน่วยงานในสำนักงานซึ่งรับผิดชอบในการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินระดับสาม</p> <p>“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>
<p style="text-align: center;">Part 1 <u>Scope and Applicability</u></p>	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ ๑ <u>ขอบเขตการใช้บังคับ</u></p>
<p>Article 4. This regulation shall apply to airports managed by Airports of Thailand within the Kingdom of Thailand except the Airline using helicopter in its operation.</p>	<p>ข้อ ๔ ระเบียบนี้ ให้ใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยานให้แก่สายการบินที่ประสงค์จะปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินในประเทศไทย เว้นแต่ สายการบินที่ใช้เฮลิคอปเตอร์ในการปฏิบัติการบิน</p>
<p style="text-align: center;">Part 2 <u>Slot Coordination Committee</u></p>	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ ๒ <u>คณะกรรมการจัดสรรเวลา</u></p>
<p>Article 5. The principal tasks of the Slot Coordination Committee are to:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) contemplate to constitute policy and regulation on airport slot allocation of Thailand;(2) contemplate to resolve conflict regarding slot allocation;(3) coordinate with relevant parties regarding slot allocation for data support or collaboration;	<p>ข้อ ๕ ให้สำนักงานจัดตั้งคณะกรรมการจัดสรรเวลาขึ้นคณะหนึ่ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาของประเทศไทย(๒) พิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลา(๓) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลา เพื่อขอการสนับสนุนข้อมูลหรือความร่วมมือในด้านต่าง ๆ

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

(4) appoint qualified Slot Coordinator of Thailand or other appropriate task forces as necessity.

Article 6. Meetings shall be held at least twice per year in order to review the coordination parameters on a seasonal basis, or when changes in policy or capacity are planned which could significantly affect coordination.

Part 3

Airport Level Categorisation

Article 7. Level of congestion is divided into 3 levels:

(1) Level 1 – airports where the capacity of the airport infrastructure is generally adequate to meet the demands of airport users at all times;

(2) Level 2 – airports where there is potential for congestion during some periods of the day, week, or season which can be resolved by schedule adjustments mutually agreed between the airlines and facilitator. A facilitator is appointed to facilitate the planned operations of airlines using or planning to use the airport;

(3) Level 3 – airports where capacity providers have not developed sufficient infrastructure, or where governments have imposed conditions that make it impossible to meet demand. A Slot Coordinator is appointed to allocate slots to airlines and other aircraft operators using or planning to use the airport as a means of managing the declared capacity.

Authority shall issue the notification determining the airport level categorisation in order to coordinate slot allocation.

(๔) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการประสานงานการจัดสรรเวลาของประเทศไทย หรือคณะทำงานเพื่อดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสมและจำเป็น

ข้อ ๖ ให้มีการประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลาอย่างน้อยปีละสองครั้ง เพื่อทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของแต่ละฤดูกาลการบิน หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายหรือปรับขีดความสามารถของสนามบิน ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการบินอย่างมีนัยสำคัญ

ส่วนที่ ๓

การจัดระดับความหนาแน่นของสนามบิน

ข้อ ๗ ระดับความหนาแน่นของสนามบิน แบ่งออกเป็น ๓ ระดับ ดังนี้

(๑) สนามบินระดับหนึ่ง (level 1) คือ สนามบินที่มีขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งานตลอดเวลา

(๒) สนามบินระดับสอง (level 2) คือ สนามบินที่มีโอกาสที่จะเกิดความคับคั่งของการจราจรได้ในบางช่วงเวลาของวัน สัปดาห์ หรือฤดูกาลการบิน ซึ่งสามารถแก้ไขด้วยวิธีการปรับตารางการบินโดยความเห็นร่วมกันระหว่างสายการบินกับหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน

(๓) สนามบินระดับสาม (level 3) คือ สนามบินที่มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน ณ ช่วงเวลาหนึ่งเวลาใดสูงกว่าขีดความสามารถในการรองรับซึ่งทำให้ผู้ใช้บริการจำเป็นต้องได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกสนามบินจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินในการเข้าหรือออกจากสนามบินดังกล่าว

ให้สำนักงานประกาศจัดระดับความหนาแน่นของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>Article 8. The designation of Level 2 or Level 3, or a change in level categorisation shall only occur once:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) A full demand and capacity analysis has been undertaken;(2) All interested parties have been consulted on the analysis and proposed change of level categorisation and views have been taken into account;(3) There is no practical way to alleviate the short-term congestion problem. <p>Article 9. An Airport Operator has a duty to make an analysis on demand and capacity at the airport in the following cases:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) When the Authority ordered such analysis to be carried out or;(2) Following a written request from air carriers representing more than half of the operations at an airport; <p>if Airport Operator considers that it is necessary and appropriate, it may make the analysis on demand and capacity and proposes it to Authority for consideration of airport level categorisation or airport level changing.</p> <p>Article 10. The demand and capacity analysis shall consider the ability of the airport infrastructure to accommodate demand at desired levels of service.</p> <p>The analysis in paragraph one should determine any infrastructure, operational, or environmental constraints that prevent demand being satisfied and identify options for overcoming such shortages through infrastructure, operational or policy changes and improvements.</p>	<p>ข้อ ๘ การกำหนดระดับความหนาแน่นของสนามบินระดับสองหรือสนามบินระดับสาม หรือการเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่นในกรณีอื่น จะเกิดขึ้นเมื่อ</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) มีการดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินอย่างเต็มรูปแบบ(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมีการปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับตาม (๑) และข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงระดับหนาแน่น(๓) ไม่สามารถบรรเทาปัญหาความแออัดในระยะสั้นด้วยวิธีอื่นได้ <p>ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่จัดทำรายงานการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) สำนักงานมีคำสั่งให้ดำเนินการ หรือ(๒) มีคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรจากกลุ่มสายการบินซึ่งให้บริการ ณ สนามบินนั้น โดยคิดเป็นสัดส่วนมากกว่ากึ่งหนึ่งของสายการบินทั้งหมดซึ่งให้บริการ ณ สนามบินดังกล่าว <p>หากผู้ดำเนินการสนามบินเห็นว่ามี ความจำเป็นและเหมาะสม อาจจัดทำรายงานการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับ เสนอให้สำนักงานเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาจัดระดับหรือเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่นของสนามบินก็ได้</p> <p>ข้อ ๑๐ การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินจะพิจารณาถึงความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินเพื่อรองรับระดับการใช้บริการที่กำหนด</p> <p>การวิเคราะห์ตามวรรคหนึ่งดังกล่าวควรระบุข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานข้อจำกัดในการปฏิบัติงานหรือข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อการใช้บริการสนามบินจะได้รับบริการที่น่าพึงพอใจ และระบุทางเลือกในการแก้ไขหรือบรรเทาข้อจำกัดดังกล่าว</p>
---	--

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Article 11. Authority shall publicise the results of the demand and capacity analysis in order to encourage cooperation and to alleviate and resolve any constraints on demand.

Article 12. Authority shall designate the airport level categorisation in special case in some period of time, if it has exceptional circumstances and appropriate period affect to the airports.

Exceptional circumstances in paragraph one may include:

- (1) temporary reduction of airport capacity for planned maintenance and airport development;
- (2) Other unexpected reduction of airport facility capacities for a prolonged period.

Part 4

Requirements on Facilitation and Coordination

Article 13. The facilitator of a Level 2 categorised airport, or Slot Coordinator of a Level 3 categorised airport, must and act in an independent, neutral, transparent and non-discriminatory way.

Article 14. Applications for allocation of slots or facilitation of schedules should be directed to the appointed Slot Coordinator or facilitator by e-mail.

Article 15. No airline or aircraft operator shall operate at a Level 3 airport without first obtaining an allocated slot from the Slot Coordinator.

ข้อ ๑๑ สำนักงานจะเผยแพร่รายงานผลการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับเพื่อส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องพัฒนาความร่วมมือ และเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาข้อจำกัดต่าง ๆ

ข้อ ๑๒ สำนักงานจะกำหนดระดับความหนาแน่นของสนามบินเป็นกรณีพิเศษในระหว่างช่วงเวลาหนึ่งเวลาใด หากเกิดสถานการณ์ที่จำเป็นและมีความเหมาะสม

สถานการณ์ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ากรณีดังต่อไปนี้

- (๑) การลดขีดความสามารถของสนามบินเป็นการชั่วคราวเพื่อการบำรุงรักษาตามรอบระยะเวลาและพัฒนาสนามบินตามแผนของสนามบิน
- (๒) การลดขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินเนื่องจากเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้เป็นระยะเวลานาน

ส่วนที่ ๔

ข้อกำหนดในการอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน

และการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๑๓ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสอง และหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสามจะต้องทำหน้าที่โดยอิสระ เป็นกลาง โปร่งใส และไม่เลือกปฏิบัติ

ข้อ ๑๔ คำขอรับการจัดเวลาการบินหรือคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินให้ส่งไปยังหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินหรือหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๑๕ สายการบินและผู้ดำเนินการบินจะไม่สามารถอนุญาตให้ทำการบิน ณ สนามบินระดับสาม หากไม่ได้รับการจัดสรรเวลาจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>Article 16. All airlines and Aircraft Operators are required to cooperate with the facilitator and Slot Coordinator and also adjust the timing of operations in accordance with agreed schedules at Level 2 airports.</p> <p>In the timing adjustment in paragraph one, Airlines and Aircraft Operators must consider timing of operations in accordance with allocated slots at airport of departure and airport of destination.</p> <p>Article 17. Airport Operator of a Level 2 or Level 3 airport shall:</p> <p>(1) Support the facilitator or Slot Coordinator in seeking full airline cooperation;</p> <p>(2) Provide the infrastructure necessary to handle planned airline operations within agreed levels of service;</p> <p>(3) Keep the facilitator, Slot Coordinator and all interested parties informed about any capacity limitations, and give timely warning if one or more of these limitations might be reached or exceeded in the near future;</p> <p>(4) Inform the Facilitator or Slot Coordinator of any capacity changes and of the coordination parameters in good time prior to the initial slot allocation, in accordance with globally recognized timelines.</p> <p>Article 18. Facilitator and Slot Coordinator are required to monitor the conformity of operations with associated schedules and slot permissions.</p>	<p>ข้อ ๑๖ สายการบินและผู้ดำเนินการบินต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และปรับเวลาการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร การปรับเวลาการบินตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงระยะเวลาที่จะทำการบิน ระหว่างสนามบินต้นทางและสนามบินปลายทาง</p> <p>ข้อ ๑๗ ผู้ดำเนินการสนามบินระดับสองหรือระดับสามจะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ให้การสนับสนุนหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินในการแสวงหาความร่วมมือจากสายการบิน</p> <p>(๒) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับแผนทำการบินของสายการบินภายใต้ระดับการให้บริการที่ตกลงกันได้</p> <p>(๓) แจ้งข้อจำกัดของขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินให้แก่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และผู้มีส่วนได้เสียทราบ และให้คำเตือนอย่างทันทั่วถึง หากขีดความสามารถของสนามบินใกล้เต็มหรือเกินขีดจำกัดในอนาคตอันใกล้</p> <p>(๔) แจ้งให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบล่วงหน้าถึงการเปลี่ยนแปลงของขีดความสามารถหรือของพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินก่อนการเริ่มจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๑๘ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะดำเนินการตรวจสอบการทำการบินของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับจัดสรร</p>
---	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Part 5 Coordination Parameters	ส่วนที่ ๕ พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน
<p>Article 19. At a Level 2 or Level 3 airport the Authority shall ensure the determination of the parameters for slot allocation twice yearly, while taking account of all relevant technical, operational and environmental constraints as well as any changes thereto.</p> <p>Article 20. The airport operator or other competent body should regularly conduct a thorough demand and capacity analysis, using commonly recognized methods. In particular, demand and capacity should be assessed whenever there are significant changes in airport infrastructure, operational practices, or patterns of demand.</p> <p>Article 21. The parameters shall be communicated to the Slot Coordinator for Winter Season within 31 March and for Summer Season within 31 August prior Slot Coordinator bring the parameter agenda into the meeting of Slot Coordination Committee. The confirmation of final coordination parameters and details of available capacity shall be announced prior SC -40 days in accordance with the Calendar.</p> <p>Article 22. The determination of the parameters and the methodology used as well as any changes thereto shall be discussed in detail within the coordination committee with a view to increasing the capacity and number of slots available for allocation, before a final decision on the parameters for slot allocation is taken. All relevant documents shall be made available on request to interested parties.</p>	<p>ข้อ ๑๙ สำนักงานจะดำเนินการทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองหรือระดับสามปีละสองครั้ง โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านเทคนิค การปฏิบัติงาน และสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์</p> <p>ข้อ ๒๐ ให้ผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถของสนามบินในการรองรับความต้องการดังกล่าวอย่างละเอียด โดยใช้วิธีการประมาณการอันเป็นที่ยอมรับ ทั้งนี้ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน หรือมีการปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงาน หรือรูปแบบของความต้องการทำการบินอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการสนามบินทบทวนผลการวิเคราะห์ข้างต้นโดยมิชักช้า</p> <p>ข้อ ๒๑ ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องจัดส่งข้อมูลพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินประจำฤดูหนาวให้แก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบภายในวันที่ ๓๑ มีนาคมของทุกปี และประจำฤดูร้อนภายในวันที่ ๓๑ สิงหาคมของปี ก่อนหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะนำข้อมูลให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณา โดยคณะกรรมการจัดสรรเวลาต้องออกประกาศสรุปขีดความสามารถสนามบินตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๒๒ การกำหนดพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินและวิธีการที่ใช้ในการกำหนด รวมถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดสรรเวลา ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอาจร้องขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินตามวรรคหนึ่งจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน</p>

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p style="text-align: center;">Part 6 Eligibility for Historic Precedence</p> <hr/> <p>Article 23. Historic precedence shall only be granted for a series of slots if the airline can demonstrate to the satisfaction of the Slot Coordinator that the series was operated at least 80% of the time during the period allocated in the previous equivalent season.</p> <p>Article 24. Slot Coordinator must provide timely feedback to airlines about flights at risk of failing to meet the minimum 80% usage requirement during the season.</p> <p>Article 25. Slot Coordinator and airlines shall consider the following when assessing eligibility for historic precedence:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) Only a series of slots is eligible for historic precedence;(2) 80% of the series of slots must be operated;(3) The series of slots held on the Historic Baseline Date is used as the basis for determining eligibility for historic precedence;(4) For a series of slots newly allocated after the Historic Baseline Date, the number of slots in the series on the date of first allocation forms the basis of the 80% usage calculation;(5) If a series of slots is extended after the Historic Baseline Date, then the airline is eligible for historic precedence for the extended period of operation, subject to the 80% usage of the extended series.	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ ๖ การได้รับประวัติการบิน</p> <hr/> <p>ข้อ ๒๓ สายการบินจะมีสิทธิได้รับประวัติการบิน เมื่อสายการบินสามารถแสดงให้เห็นว่าได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรในฤดูกาลการบินเดียวกันก่อนหน้า</p> <p>ข้อ ๒๔ ให้อำนาจประธานจัดสรรเวลาการบินแจ้งให้สายการบินทราบ เมื่อสายการบินมีความเสี่ยงที่จะทำการบินได้ไม่ถึงร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาที่ได้รับการจัดสรรของแต่ละฤดูกาลการบิน</p> <p>ข้อ ๒๕ ในการประเมินการได้รับประวัติการบิน ให้คำนึงถึงกรณีดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) เป็นเวลาการบินต่อเนื่อง(๒) ได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่อง(๓) ใช้เวลาการบินต่อเนื่องที่สายการบินถืออยู่ในวันที่เป็นฐานการเก็บประวัติการบินเป็นฐานในการพิจารณา(๔) ในกรณีที่เวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรอยู่ภายหลังจากวันที่เป็นฐานการเก็บประวัติการบินมาแล้ว ให้ใช้จำนวนเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรในเวลาการบินต่อเนื่อง ณ เวลาที่ได้มีการจัดสรรครั้งแรกเป็นฐานในการพิจารณา(๕) หากมีการขยายช่วงเวลาการบินต่อจากเวลาการบินต่อเนื่องที่ภายหลังจากวันตั้งต้นเก็บประวัติการบิน สายการบินจะมีสิทธิได้รับประวัติการบินสำหรับช่วงเวลาการบินที่ขยาย ทั้งนี้ ต้องทำการบินให้ถึงร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของช่วงเวลาการบินที่ขยาย
--	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Article 26. The Slot Coordinator must provide each airline with the details of their historic slots at Level 3 airports as a Slot Historic Listing (SHL) message. These messages must be distributed for each airport when the historic slots are determined by the Slot Coordinator, but not later than globally standardized deadlines. When creating the SHL the Slot Coordinator shall:

(1) Reconstruct the records of series of slots that qualify for historic precedence, but which were fragmented by schedule changes during the season. A single historic record should be created for each series of slots before distributing the SHLs to airlines, provided the reconstruction fits within the coordination parameters of the airport;

(2) The dates of operation in the SHL must be expressed in dates applicable to the new season. When flights do not operate for the full season, the start and end dates in the new season should be the closest dates (earlier or later) for the same day(s) of operation.

Article 27. Slots requested on an ad hoc basis are not eligible for historic precedence.

Article 28. Slots requested as a series but initially allocated on an ad hoc basis, which form a series by the end of the season, may be eligible for historic precedence.

Article 29. Airlines holding more than one series of slots at the same time with identical or overlapping periods of operation, shall have the usage of each series calculated separately.

Article 30. Flights operating on more than one day-of-week, shall be considered separate series of slots for each day-of-week.

ข้อ ๒๖ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องจัดทำรายละเอียดประวัติการบินของแต่ละสายการบินให้แก่สนามบินระดับสาม เป็นข้อมูลประวัติการบินและจัดส่งข้อมูลประวัติการบินดังกล่าวให้แก่สายการบินโดยแบ่งเป็นแต่ละสนามบิน ภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน ทั้งนี้ ในการจัดทำข้อมูลประวัติการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้อง

(๑) รวบรวมบรรดาเวลาที่ทำการบินต่อเนื่อง ซึ่งสามารถได้รับประวัติการบินที่มีการปรับเปลี่ยนระหว่างฤดูกาลการบินเดียวกันเข้าไว้ด้วยกันและจัดทำเป็นข้อมูลประวัติการบินเดียวสำหรับเวลาการบินต่อเนื่องแต่ละเวลา หลังจากนั้น จึงจัดสรรให้สายการบิน ทั้งนี้ การรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันดังกล่าว จำเป็นต้องคำนึงถึงพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินด้วย

(๒) วันที่ทำการบินในข้อมูลประวัติการบินต้องระบุช่วงวันที่สำหรับฤดูกาลการบินใหม่ ถ้าเป็นการทำการบินไม่เต็มฤดูกาลการบิน วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดของฤดูกาลการบินใหม่ควรเป็นวันที่ใกล้เคียงที่สุด ก่อนหน้าหรือหลังกับวันเดียวกันที่เคยทำการบิน

ข้อ ๒๗ การขอรับการจัดสรรเวลาสำหรับเที่ยวบินเฉพาะกิจจะไม่สามารถได้รับประวัติการบิน

ข้อ ๒๘ ในกรณีที่มีการขอรับการจัดสรรเวลาแบบการทำการบินต่อเนื่อง แต่ได้รับการจัดสรรเวลาให้เพียงเที่ยวบินเฉพาะกิจ หากเมื่อสิ้นฤดูกาลการบินถือได้ว่าเป็นการบินต่อเนื่องซึ่งอาจได้รับประวัติการบิน

ข้อ ๒๙ สายการบินที่ถือครองเวลาการบินหลายเวลาในช่วงเดียวกัน มีสิทธิได้รับประวัติการบินแยกกันเป็นรายเวลา

ข้อ ๓๐ เที่ยวบินที่ทำการบินมากกว่าหนึ่งวันของสัปดาห์จะได้รับการพิจารณาเวลาการบินต่อเนื่องแยกเป็นแต่ละวันของสัปดาห์

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Article 31. Time changes allocated by the Slot Coordinator for part of a series of slots do not affect eligibility for historic precedence, provided the 80% usage requirement is met over the full period of operation of the service.

Article 32. Historic precedence applies to the latest times approved by Slot Coordinator for a series of slots, unless otherwise agreed between the Slot Coordinator and airline.

Article 33. Cancellations made prior to the Historics Baseline Date:

(1) The cancellation of 5 or more consecutive weeks will reduce the period eligible for historic precedence or result in separate periods eligible for historic precedence. Where the separate periods are recognized as part of the same service (for example, same flight number, route, etc.) then the 80% usage shall be calculated for the total number of operations across all periods;

(2) The cancellation of periods of less than 5 consecutive weeks does not reduce the period eligible for historic precedence, provided the total number of cancellations is 20% or less of the period between the first and last date of the series of slots.

Article 34. All cancellations made after the Historics Baseline Date are considered as non-utilization of the series of slots in the 80% usage calculation.

ข้อ ๓๑ กรณีที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเปลี่ยนแปลงเวลาบางส่วนในตารางการทำการบินต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการใช้ประวัติการบิน หากยังคงเป็นไปตามเงื่อนไขการทำการบินร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของทั้งหมด

ข้อ ๓๒ ประวัติการบินให้ถือจากครั้งล่าสุดที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นระหว่างหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกับสายการบิน

ข้อ ๓๓ ในกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินก่อนวันที่เป็นฐานการเก็บประวัติการบิน
(๑) การยกเลิกเที่ยวบินตั้งแต่ห้า (๕) สัปดาห์ติดต่อกันขึ้นไปจะมีผลทำให้ช่วงเวลานำมาใช้คำนวณการได้รับประวัติการบินลดลง หรือมีผลทำให้ต้องแบ่งแยกช่วงเวลาที่ให้นำมาใช้คำนวณการได้รับประวัติการบิน ทั้งนี้ หากช่วงเวลาที่แบ่งแยกนั้นถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของบริการเดียวกัน เช่น หมายเลขเที่ยวบินเดียวกัน หรือเส้นทางเดียวกัน เงื่อนไขการทำการบินร้อยละแปดสิบ (๘๐) จะคำนวณจากจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดทำการบินในช่วงเวลานั้น

(๒) การยกเลิกเที่ยวบินไม่ถึงห้า (๕) สัปดาห์ติดต่อกัน จะไม่ทำให้ช่วงเวลานำมาใช้คำนวณการได้รับประวัติการบินลดลง ทั้งนี้ จำนวนการยกเลิกเที่ยวบินทั้งหมดต้องไม่เกินร้อยละยี่สิบ (๒๐) โดยนับจากวันแรกและวันสุดท้ายของการทำการบินต่อเนื่อง

ข้อ ๓๔ ในกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินภายหลังวันที่เป็นฐานการเก็บประวัติการบิน การยกเลิกทั้งหมดจะถือว่าเป็นการไม่ใช้ประโยชน์จากเวลาที่ได้รับการจัดสรร และนำมาใช้คำนวณเงื่อนไขทำการบินร้อยละแปดสิบ (๘๐)

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Part 7 Level 2 Schedule Allocation	ส่วนที่ ๗ การอำนวยความสะดวกการจัดเวลาการบินสนามบินระดับสอง
<p>Article 35. Facilitators must immediately acknowledge receipt of initial submissions. It is the responsibility of each airline to ensure that its initial submission has been received by the facilitator.</p> <p>Article 36. Facilitators should consider and apply the following priorities when identifying the schedule adjustments necessary to avoid exceeding the airport's coordination parameters:</p> <p>(1) Services operated as approved during the previous equivalent season should have priority over new demand for the same timings;</p> <p>(2) Services that plan to operate unchanged from the previous equivalent season should have priority over services that plan to change time or other capacity relevant parameters;</p> <p>(3) New operations that extend an existing operation into a year round operation should have priority over other new operations. In evaluating whether the year round priority applies, facilitators should allow flexibility on timings to allow for the differing requirements of short and long haul services;</p> <p>(4) The schedule that will be effective for a longer period of operation in the same season should have priority;</p> <p>(5) Regularly planned operations should have priority over ad hoc operations;</p>	<p>ข้อ ๓๕ ให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินแจ้งตอบรับทราบทันทีที่ได้รับคำขอ ทั้งนี้ ให้เป็นหน้าที่ของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินในการตรวจสอบยืนยันว่าหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินได้รับคำขอแล้ว</p> <p>ข้อ ๓๖ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินควรพิจารณาและจัดเรียงลำดับความสำคัญก่อนหลังในการปรับเปลี่ยนเวลาตารางการบิน (schedule) ซึ่งมีความจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงการขัดเวลาเกินจากพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>(๑) การทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันก่อนหน้าควรได้รับการจัดเวลาเพิ่มเป็นลำดับต้น ๆ ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินอื่นที่ยื่นขอทำการบินในช่วงเวลาเดียวกัน</p> <p>(๒) การทำการบินที่มีแผนทำการบินเดิมไม่เปลี่ยนแปลงเวลาควรได้รับการพิจารณาเป็นลำดับต้น ๆ ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินอื่นที่ยื่นขอเปลี่ยนแปลงเวลาในช่วงเวลาเดียวกัน</p> <p>(๓) การทำการบินใหม่ที่เกิดเนื่องจากการทำการบินปัจจุบันเพื่อทำการบินให้ครบรอบปี (year round) ควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินใหม่รายอื่น ในการประเมินว่าเข้าข่ายการทำการบินแบบรอบปีหรือไม่ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินควรยึดหยุ่นในการอนุญาตคำขอที่มีเวลาเปลี่ยนแปลงจากการทำการบินเดิมสำหรับการบินให้บริการในเที่ยวบินระยะสั้นและเที่ยวบินระยะไกล</p> <p>(๔) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินที่ยาวกว่าในฤดูกาลการบินเดียวกันควรได้รับการพิจารณาจัดสรรเวลาให้ก่อนเป็นลำดับต้น ๆ</p> <p>(๕) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินแบบประจำควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนการทำการบินแบบรายเที่ยวหรือเฉพาะกิจ</p>

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>(6) Operations that are constrained by slots or a curfew period at the other end of the route, or other relevant operational factors, should have priority over other demand where the air carrier may have timing flexibility.</p> <p>Article 37. Any schedule adjustments should be mutually agreed between the facilitator and airline concerned on the basis of an open dialogue and discussion.</p> <p>Article 38. Facilitators must provide airlines with reasons for any requested schedule adjustments.</p> <p>Article 39. Airlines operating at a Level 2 airport must be willing to make schedule adjustments in order to avoid exceeding the coordination parameters, otherwise the airport could be designated as a Level 3 airport, requiring mandatory slot allocation.</p> <p>Article 40. Airlines may ask the facilitator to keep their required timings on the waiting list. The facilitator must maintain a waiting list of all outstanding requirements and should try to satisfy outstanding requests as soon as possible.</p>	<p>(๖) การทำการบินที่มีข้อจำกัดของเวลาการบิน (slots) หรือช่วงเวลาที่มิเคอร์ฟิว (curfew period) ที่ปลายทางของเส้นทางบิน หรือปัจจัยที่มีผลต่อการทำการบินอื่น ควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินรายอื่นที่อาจปรับเวลายืดหยุ่นได้</p> <p>ข้อ ๓๗ ในการปรับเปลี่ยนตารางการบินทุกครั้ง ควรเป็นการตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและสายการบินบนพื้นฐานของการเจรจา</p> <p>ข้อ ๓๘ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจะต้องให้เหตุผลในการปรับเวลากับสายการบิน เมื่อไม่สามารถจัดเวลาให้ตรงกับคำขอ</p> <p>ข้อ ๓๙ สายการบินที่ทำการบิน ณ สนามบินระดับสองจะต้องให้ความร่วมมือในการปรับเปลี่ยนตารางทำการบินเพื่อหลีกเลี่ยงบางช่วงเวลาที่ยังคงพารามิเตอร์ในการจัดเวลาการบิน มิฉะนั้น สนามบินระดับสองดังกล่าวอาจจัดระดับให้เป็นสนามบินระดับสามได้</p> <p>ข้อ ๔๐ สายการบินอาจร้องขอให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจัดเก็บเวลาที่ต้องการทำการบินไว้ในรายชื่อรับการจัดเวลาการบิน หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจะต้องเก็บรายชื่อรับการจัดเวลาการบินที่เหลือจากการไม่ได้รับการจัดเวลาการบินตามเวลาที่ขอและควรพยายามจัดเวลาการบินให้กับคำขอที่เหลือค้างในรายชื่อรับการจัดเวลาการบินให้โดยเร็วเท่าที่จะทำได้</p>
---	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Part 8 Level 3 Slot Allocation	ส่วนที่ ๘ การจัดสรรเวลาการบินสนามบินระดับสาม
<p>Article 41. An airline or other aircraft operator must have a slot allocated to it before operating at a Level 3 airport.</p> <p>Article 42. Airlines and other aircraft operators must not intentionally operate services at a significantly different time or use slots in a significantly different way than allocated by the Slot Coordinator.</p> <p>Article 43. The Slot Coordinator shall set up a slot pool, which shall contain all remaining available capacity after the allocation of slots approved with historic precedence.</p> <p>Article 44. Slots shall be allocated according to the declared capacity base on the following broad priority order:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) A series of scheduled services;(2) Ad hoc services or non scheduled services;(3) Other operation. <p>Article 45. Slot Coordinator shall apply the following priorities to requests for series of slots when identifying the schedule adjustments necessary to avoid exceeding the airport's coordination parameters:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) Slots approved with historic precedence;(2) Changes to slots with historic precedence;(3) Slot requests where the airline is eligible for new entrant status;	<p>ข้อ ๔๑ การทำการบิน ณ สนามบินระดับสาม สายการบินต้องได้รับการจัดสรรเวลาก่อนทำการบินทุกครั้ง</p> <p>ข้อ ๔๒ สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจะต้องไม่ทำการบินที่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญไปจากเวลาหรือเงื่อนไขที่ได้รับจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๔๓ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินรวบรวมเวลาที่สนามบินสามารถให้บริการได้ จัดทำเป็นกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลาซึ่งประกอบด้วยข้อมูลขีดความสามารถที่เหลืออยู่ทั้งหมดของสนามบินหลังจากจัดสรรเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินไปแล้ว</p> <p>ข้อ ๔๔ เวลาการบินจะถูกจัดสรรภายใต้ขีดความสามารถของสนามบินที่ประกาศ โดยพิจารณาตามลำดับความสำคัญ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) เที่ยวบินแบบประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง(๒) เที่ยวบินเฉพาะกิจ หรือเที่ยวบินแบบไม่ประจำ(๓) การทำการบินแบบอื่น <p>ข้อ ๔๕ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะจัดลำดับความสำคัญในการจัดสรรเวลา โดยปรับเปลี่ยนเวลาบางช่วงเมื่อจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงการจัดสรรเวลาเกินจากพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน ใช้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) เที่ยวบินที่มีประวัติการบิน(๒) การปรับเปลี่ยนเวลาของเที่ยวบินที่มีประวัติการบิน(๓) สายการบินที่เป็นผู้ทำการบินรายใหม่ของสนามบินนั้น

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

(4) Requests to extend existing operations to operate on a year round basis. Slot Coordinator should allow flexibility on timings to cater for the differing requirements of short and long haul services;

(5) Other new slots requests.

Article 46. Where priority may not be identified from article 45, the following additional criteria should be considered:

(1) The schedule that will be effective for a longer period of operation in the same season should have priority;

(2) The balance of the different types of services (scheduled, charter and cargo) and markets (domestic, regional and long haul), Load Factor and the development of the airport route network should be considered;

(3) Slot Coordinator should try to ensure that due account is taken of competitive factors in the allocation of available slots;

(4) When a curfew at one airport creates a slot problem elsewhere, priority should be given to the airline whose schedule is constrained by the curfew;

(5) Higher frequency such as more flights per week should not in itself imply higher priority for slot allocation.

Article 47. Slot Coordinator must immediately acknowledge receipt of Initial Submissions. It is the responsibility of each airline to ensure that its Initial Submission has been received by the Slot Coordinator.

(๔) การเพิ่มเที่ยวบินของสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิมให้สามารถทำการบินต่อเนื่องตลอดปี ทั้งนี้ การจัดสรรเวลาการบินจะคำนึงถึงข้อแตกต่างของสภาพการบินของเที่ยวบินระยะสั้นและระยะยาว

(๕) คำขอรับการจัดสรรเวลาการบินอื่น ๆ

ข้อ ๔๖ ในกรณีไม่อาจจัดลำดับความสำคัญของหลักเกณฑ์ตามข้อ ๔๕ ได้ ให้ใช้เกณฑ์พิจารณาเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) กำหนดการบินที่มีแนวโน้มจะดำเนินการต่อไปในระยะเวลายาวกว่า จะมีลำดับความสำคัญมากกว่า

(๒) ความสมดุลของประเภทการให้บริการการบิน เช่น เที่ยวบินประจำ เที่ยวบินเช่าเหมา และเที่ยวบินขนส่งสินค้า รวมถึงสภาพตลาด เช่น ภายในประเทศ ระหว่างภูมิภาค เส้นทางบินระยะไกล อัตราการบรรทุก (Load Factor) และศักยภาพในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินของสนามบิน

(๓) สภาพการแข่งขันในตลาดที่จะเกิดขึ้นจากการจัดสรรเวลา

(๔) เที่ยวบินที่จะได้รับผลกระทบจากการปิดทำการจากสนามบินอื่นที่จะทำการบิน (curfew) จะต้องได้รับลำดับความสำคัญมากกว่า

(๕) การเพิ่มความถี่เที่ยวบินต่อสัปดาห์ให้มากขึ้น อาจไม่ถือว่ามีลำดับความสำคัญมากในการพิจารณาจัดสรรเวลา

ข้อ ๔๗ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งตอบรับทราบทันทีที่ได้รับคำขอรับการจัดสรรเวลาครั้งแรก (Initial Submissions) จากสายการบิน ทั้งนี้ ให้เป็นหน้าที่ของสายการบินในการตรวจสอบยืนยันว่าหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินได้รับคำขอแล้ว

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Article 48. If a requested slot cannot be accommodated, the Slot Coordinator shall inform the requesting airline of the reasons and shall indicate the nearest available alternative slot.

Article 49. Airlines may ask the Slot Coordinator to keep their required timings on the waitlist. The Slot Coordinator must maintain a waitlist of all outstanding requirements and should try to satisfy outstanding requests as soon as possible.

Article 50. Where a series of slots becomes available only on a non-historic basis, the Slot Coordinator may reallocate those slots to another airline on an ad hoc basis. Usage of such a series of slots does not entitle the airline to claim historic precedence. Historic precedence remains with the original slot holder, provided that airline applies for its historic slots in the next equivalent season.

Part 9
Airport Access

Article 51. 50% of the slot pool shall first be allocated to new entrants unless requests by new entrants are less than 50%. The Slot Coordinator shall treat the requests of new entrants and other carriers fairly, in accordance with the coordination periods of each scheduling day.

In allocating slots among new entrants, the criteria for slot allocation according to Article 46 shall apply *mutatis mutandis*.

ข้อ ๔๘ หากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินไม่สามารถจัดสรรเวลาได้ตามคำขอครั้งแรก จะต้องแจ้งให้สายการบินทราบพร้อมระบุเหตุผลและเสนอเวลาใหม่ที่มีว่างอยู่และใกล้ที่สุดเพื่อเป็นทางเลือก

ข้อ ๔๙ สายการบินอาจร้องขอให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจัดเก็บเวลาที่ต้องการทำการบินไว้ในบัญชีรายชื่อผู้รอรับการจัดสรรเวลาการบิน โดยหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องเก็บบัญชีรายชื่อผู้รอรับการจัดสรรเวลาการบินนั้นไว้และพยายามจัดสรรเวลาให้โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๕๐ ในกรณีที่มีช่วงเวลาสำหรับทำการบินแต่ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อได้รับประวัติการบินได้ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจพิจารณาจัดสรรช่วงเวลาดังกล่าวให้กับสายการบินที่ทำการบินในลักษณะเฉพาะกิจ โดยการได้รับการจัดสรรเวลาดังกล่าวสายการบินนั้นจะไม่สามารถอ้างเพื่อรับประวัติการบิน ประวัติการบินยังคงอยู่กับผู้ถือประวัติเดิม หากมีการทำการบินตามเงื่อนไขร้อยละแปดสิบ (๘๐) และผู้ถือประวัติเดิมประสงค์จะได้รับประวัติการบินในฤดูกาลการบินที่เทียบเท่าถัดไป

ส่วนที่ ๙
ผู้ทำการบินรายใหม่

ข้อ ๕๑ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะจัดสรรร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของเวลาการบินที่เหลืออยู่ให้กับผู้ทำการบินรายใหม่ เว้นแต่ผู้ทำการบินรายใหม่จะมีการขอรับการจัดสรรเวลาเข้ามาน้อยกว่าร้อยละห้าสิบ (๕๐)

ให้นำความในข้อ ๔๖ มาใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการบินให้กับผู้ทำการบินรายใหม่ โดยอนุโลม

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Article 52. A new entrant which has been offered a series of slots within one hour before or after the time requested but has not accepted this offer shall not retain its new entrant status for that scheduling period.

Article 53. If serious problems continue to exist for new entrants, the Slot Coordinator shall recommend the responsible authority convenes a meeting of the airport coordination committee to examine possibilities for remedying the situation.

Part 10
Slot Mobility

Article 54. Slots may be transfer in the following cases:

- (1) transferred by an airline from one route or type of service to another route or type of service operated by that same air carrier;
- (2) transferred between parent and subsidiary companies, and between subsidiaries of the same parent company;
- (3) transferred as part of the acquisition of control over the capital of an air carrier or in the case of a total or partial take-over when the slots are directly related to the air carrier taken over;
- (4) Swapped, one for one, between air carriers.

Article 55. The transfers or swaps referred to in paragraph 1 shall be notified to the Slot Coordinator and shall not take effect prior to the express confirmation by the Slot Coordinator. The Slot Coordinator shall decline to confirm the transfers or swaps if:

ข้อ ๕๒ หากผู้ทำการบินรายใหม่ได้รับการเสนอเวลาการบินแตกต่างจากรีจิงขอไม่เกินหนึ่ง (๑) ชั่วโมง แต่ไม่ยอมรับการเสนอเวลาการบินนั้น ผู้ทำการบินรายนั้น จะไม่ได้รับการรักษาสถานะผู้ทำการบินรายใหม่สำหรับระยะเวลาดังกล่าว

ข้อ ๕๓ หากผู้ทำการบินรายใหม่ยังคงมีปัญหาอุปสรรคในการทำการบิน ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเสนอต่อเรื่องคณะกรรมการจัดสรรเวลาเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการแก้ไขสถานการณ์

ส่วนที่ ๑๐
การโอนเวลาการบิน

ข้อ ๕๔ การโอนเวลาที่ได้รับการจัดสรรจะกระทำได้ในกรณี ดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นการโอนจากเส้นทางหนึ่งหรือประเภทของบริการหนึ่งไปยังอีกเส้นทางหนึ่งหรืออีกประเภทของบริการหนึ่งที่ดำเนินการโดยสายการบินเดียวกัน
- (๒) เป็นการโอนระหว่างบริษัทแม่กับบริษัทลูก หรือระหว่างบริษัทลูกภายใต้บริษัทแม่เดียวกัน
- (๓) เป็นส่วนหนึ่งของการเข้าซื้อหรือควบคุมเงินทุน หรือควบคุมกิจการของสายการบินที่ถือเวลาการบินอยู่ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน
- (๔) เป็นการแลกเปลี่ยนกันระหว่างสายการบิน

ข้อ ๕๕ การโอนหรือการแลกเปลี่ยนเวลาทุกกรณี จะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบและจะไม่มีผลในทางปฏิบัติจนกว่าจะได้รับการยืนยันจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเป็นหนังสือ ทั้งนี้ หน่วยจัดประสานจัดสรรเวลาการบินอาจปฏิเสธการยืนยันการโอนหรือการแลกเปลี่ยนเวลา หากปรากฏว่า

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>(1) The swap or transfer is not in conformity with the requirements of this Regulation;</p> <p>(2) Declared airport capacities would be exceeded.</p> <p>Article 56. Slots allocated to a new entrant, as defined, may not be transferred for a period of two equivalent scheduling periods, except in the case of a legally authorised takeover or the activities of a bankrupt undertaking.</p> <p>Article 57. Slots allocated to a new entrant may not be swapped for a period of two equivalent scheduling periods, except in order to improve the slot timings for these services in relation to the timings initially requested.</p> <p style="text-align: center;">Part 11 Holding and Returning Slots</p> <hr/> <p>Article 58. Slots can only be held by the Airline or Aircraft Operator with a valid air operating license or with permission granted from Director General in the case of foreign air operator or with private aircraft operating license, as the case may be. If the Airline or Aircraft Operator ceases to hold a valid operating license or to grant permission, its slots revert to the slot pool automatically.</p>	<p>(๑) การแลกเปลี่ยนหรือการโอนเป็นไปโดยไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามระเบียบนี้</p> <p>(๒) เป็นกรณีเกินขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน</p> <p>ข้อ ๕๖ เวลาที่จัดสรรให้แก่ผู้ทำการบินรายใหม่จะไม่สามารถโอนได้เป็นระยะเวลาสองฤดูกาลการบินเดียวกัน เว้นแต่เป็นกรณีที่มีการเข้าควบคุมกิจการอย่างถูกต้องตามกฎหมายหรือเป็นการดำเนินการตามกฎหมายอื่นเนื่องมาจากการล้มละลาย</p> <p>ข้อ ๕๗ เวลาที่จัดสรรให้แก่ผู้ทำการบินรายใหม่จะไม่สามารถแลกเปลี่ยนกันได้เป็นระยะเวลาสองฤดูกาลการบินเดียวกัน เว้นแต่เพื่อเป็นการปรับปรุงเวลาให้ได้ใกล้เคียงกับเวลาที่เคยได้ยื่นคำขอ</p> <p style="text-align: center;">ส่วนที่ ๑๑ การถือครองและการส่งคืนเวลาการบิน</p> <hr/> <p>ข้อ ๕๘ สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินสามารถถือครองเวลาที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะเมื่อใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือการอนุญาตจากผู้อำนวยการในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ หรือใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล แล้วแต่กรณี ยังมีผลใช้บังคับอยู่เท่านั้น หากใบอนุญาตหรือการอนุญาตนั้นสิ้นผล เวลาการบินที่เคยได้รับจัดสรรจะกลับคืนยังกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลาโดยอัตโนมัติ</p>
--	--

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>Article 59. Airlines may only hold slots that they intend to operate, transfer, swap or use in a shared operation. Airlines must immediately return any slots they know they will not use.</p> <p>Article 60. Series of slots that an airline does not intend to operate must be returned no later than the Slot Return Deadline.</p> <p>Airlines that return series of slots after Slot Return Deadline, will receive a lower priority by the Slot Coordinator during the Initial Coordination of the next equivalent season.</p> <p>Article 61. The Slot Coordinator shall maintain and publish a list of airlines that return slots later than the Slot Return Deadline, excluding those under paragraphs 63 and 64.</p> <p>Article 62. An airline that ceases operations at an airport must immediately return all slots for the remainder of the season and for the next season (if already allocated), and advise the Slot Coordinator whether or not it will use the slots in the future.</p> <p>Where airlines fail to provide the necessary information by a reasonable deadline set by the Slot Coordinator, the Slot Coordinator may withdraw and reallocate the slots.</p> <p>Article 63. An airline may hold slots for flights for which it does not yet hold all of the required traffic rights. If an airline holding such provisional slots does not receive the required traffic rights, then the Slot Coordinator must be informed immediately.</p>	<p>ข้อ ๕๙ สายการบินสามารถถือครองเวลาที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะกรณีที่มีแผนทำการบิน การโอน แลกเปลี่ยนเวลา หรือการดำเนินการร่วมกับสายการบินอื่น หากสายการบินไม่มีแผนจะทำการบินจะต้องส่งคืนเวลาที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วโดยมิชักช้า</p> <p>ข้อ ๖๐ หากไม่มีแผนจะทำการบิน สายการบินจะต้องส่งคืนเวลาที่ได้รับการจัดสรรแบบการทำการบินต่อเนื่องให้แก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินโดยไม่ช้ากว่าวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน</p> <p>หากสายการบินส่งคืนเวลาที่ได้รับการจัดสรรแบบการทำการบินต่อเนื่องภายหลังจากวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะพิจารณาจัดสรรเวลาให้เป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วงการเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเดียวกันในปีถัดไป</p> <p>ข้อ ๖๑ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องจัดทำและเผยแพร่รายชื่อสายการบินที่ทำการส่งคืนเวลาการบินช้ากว่ากำหนดวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน (Slot Return Deadline) เว้นแต่สายการบินตามข้อ ๖๓ และข้อ ๖๔</p> <p>ข้อ ๖๒ สายการบินที่หยุดทำการบิน ณ สนามบินใดจะต้องส่งคืนเวลาการบินทั้งหมดที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วทันทีสำหรับช่วงระยะเวลาที่เหลืออยู่ของฤดูกาลการบินปัจจุบันและฤดูกาลการบินถัดไปถ้าได้รับการจัดสรรไปแล้ว และให้แจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินด้วยว่าจะใช้เวลาการบินต่อไปในอนาคตหรือไม่</p> <p>ในกรณีที่สายการบินไม่สามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการพิจารณาของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินภายในเวลาที่กำหนด หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจเพิกถอนเวลาและนำเวลาการบินนั้นจัดสรรให้แก่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินรายอื่นได้</p> <p>ข้อ ๖๓ สายการบินอาจได้รับการจัดสรรเวลาเป็นการชั่วคราวในระหว่างที่ยังไม่ได้รับสิทธิการบิน แต่ถ้าหากสายการบินไม่ได้รับสิทธิการบินจะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบโดยมิชักช้า</p>
--	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Article 64. In the case of bankruptcy (or similar proceedings), the representatives of the airline shall enter into dialogue with the Slot Coordinator to discuss their future intentions for the slots and provide the contact details of the administrator.

The slots may be reserved by the Slot Coordinator pending reinstatement of the airline's operating license or a formal takeover of the airline's activities.

The airline, its legal representatives, or the responsible of the Authority or the Air Operating Licensing Authority in the case of foreign Airline, as the case maybe, must keep the Slot Coordinator informed of the airline's status. If dialogue has not been initiated within a reasonable deadline set by the Slot Coordinator, and if there is no legal protection linked to bankruptcy under national law, then the Slot Coordinator should reallocate the slots.

Part 12

Slot Performance Monitoring

Article 65. The coordinator shall monitor the conformity of airlines' operations with the slots allocated to them.

For the monitoring in paragraph 1, the facilitator shall cooperate with Airport Operator and shall base their consideration on time and other critical parameter of that airport.

ข้อ ๖๔ ในกรณีที่สายการบินล้มละลายหรือถูกพิทักษ์ทรัพย์ ผู้แทนของสายการบินจะต้องเข้าเจรจากับหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อหารือเกี่ยวกับแผนทำการบินในอนาคตและให้ข้อมูลเกี่ยวกับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินสงวนสิทธิ์ในการเก็บเวลาของสายการบินที่ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนสิ้นสุด หรือสายการบินที่จะถูกเข้าควบคุมกิจการอย่างเป็นทางการ

สายการบิน ผู้แทนตามกฎหมาย สำนักงานหรือหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของต่างประเทศสำหรับกรณีสายการบินต่างประเทศแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ทราบถึงสถานะของสายการบินอย่างต่อเนื่อง หากสายการบินไม่มีการให้ข้อมูลแก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเกี่ยวกับสถานะของตนภายในระยะเวลาที่กำหนดขึ้น หรือหากไม่มีการคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยล้มละลาย หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินสามารถนำเวลามาจัดสรรให้แก่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินรายอื่นได้

ส่วนที่ ๑๒

การติดตามตรวจสอบเวลาการบิน

ข้อ ๖๕ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะติดตามตรวจสอบการทำการบินของสายการบินว่าสอดคล้องกับเวลาการบินที่จัดสรรให้ไป

การติดตามตรวจสอบเวลาการบินตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินการร่วมกับผู้ดำเนินการสนามบิน โดยจะต้องคำนึงถึงเวลาและพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินที่สำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัสนามบินนั้นด้วย

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>Article 66. The responsible authority shall ensure the Slot Coordinator receives frequent, quality, operational data from the most appropriate source and submit in specific form and channel required by authority.</p> <p>Article 67. Slot misuse shall exist where an airline or aircraft operator intentionally and repeatedly operates, or plans to operate, slots in a manner other than allocated by the Slot Coordinator.</p> <p>Article 68. The Slot Coordinator shall identify that airline or aircraft operator's slot misuse for intentional and repeated cases of:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) Operations without a slot;(2) Operations of a slot at a significantly different time;(3) Operations of a slot in a significantly different way;(4) Holding slots to operate, transfer, swap, or use in a shared operation with no intend;(5) Requesting slots for an operation other than that indicated, with the intention of gaining improved priority. <p>The Slot Coordinator shall not consider operations as slot misuse where factors impacting slot usage were unforeseen, could not have been planned for, or are outside of an airline or aircraft operator's control.</p> <p>Article 69. Where the misuse of slots has been identified the Slot Coordinator shall agree a performance improvement plan with the airline or aircraft operator.</p>	<p>ข้อ ๖๖ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสนามบินจะต้องมั่นใจได้ว่าข้อมูลที่จะส่งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเป็นข้อมูลที่มีคุณภาพ มีความทันสมัยและมีที่มาจากแหล่งข้อมูลที่เหมาะสม</p> <p>ข้อ ๖๗ ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจงใจทำการบินหรือวางแผนการบินที่ไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับการจัดสรรไว้ หรือได้ทำการบินไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับการจัดสรรบ่อยครั้ง อาจถือว่าเป็นการใช้เวลาที่รับจัดสรรในทางที่ผิด (Slot Misuse)</p> <p>ข้อ ๖๘ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะถือว่าสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจงใจหรือทำการบินในลักษณะดังต่อไปนี้บ่อยครั้ง เป็นการใช้เวลาที่รับจัดสรรในทางที่ผิด</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) การทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลา(๒) การทำการบินในเวลาที่แตกต่างกันไปจากที่ได้รับจัดสรร(๓) การทำการบินด้วยวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรร(๔) การถือครองเวลาโดยที่ไม่มีเจตนาที่จะทำการบิน โอน แลกเปลี่ยน หรือใช้ในการดำเนินการร่วมกัน(๕) การยื่นขอรับการจัดสรรเวลาสำหรับการทำการบินนอกเหนือจากที่ระบุข้างต้น โดยมีเจตนาที่จะให้ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในลำดับที่สูงขึ้น <p>หากกรณีตามวรรคหนึ่งเกิดจากปัจจัยที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่อาจคาดการณ์ได้หรือไม่อาจควบคุมได้ จะไม่ถือว่าเป็นการใช้เวลาที่รับจัดสรรในทางที่ผิด</p> <p>ข้อ ๖๙ เมื่อปรากฏว่ามีกรณีการใช้เวลาที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินให้ดำเนินการส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้องมาให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ความเห็นชอบ</p>
--	---

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>Where slot misuse continues following a performance improvement plan, the Slot Coordinator may consider Initiating disciplinary action under the following circumstances:</p> <p>(1) Continued operations without a slot shall be brought to the attention of the Coordination Committee;</p> <p>(2) Continued operations of slots at a significantly different time or significantly different way, will result in the airline not being entitled to historic precedence for either the slots allocated or operated;</p> <p>(3) Continued holding or requesting slots without an intent to operate, will result in the airline or aircraft operator receiving a lower priority by the Slot Coordinator during the initial coordination of the next equivalent season.</p> <p>When considering any form of disciplinary action, the airline or aircraft operator must be given the opportunity to rectify proven misuse before disciplinary actions are considered.</p> <p>Article 70. All communication made between the Slot Coordinator and the airline or aircraft operator, as the case maybe, should be handled in a timely manner. The Slot Coordinator should alert the operator to any slot monitoring concerns quickly and as the season develops to allow the airline or aircraft operator to make any adjustments that may be required.</p> <p>Similarly, the airline or aircraft operator should provide the Slot Coordinator with timely responses to information requests and immediately alert the Slot Coordinator to any operational disruption or force majeure events where dispensation may be required.</p>	<p>ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่ส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้อง หรือยังดำเนินการบินในลักษณะที่ถือได้ว่าเป็นการใช้เวลาที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิดหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจพิจารณาใช้มาตรการ ดังนี้</p> <p>(๑) ในกรณีจงใจทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาอย่างต่อเนื่อง ให้นำเสนอคณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณา</p> <p>(๒) ในกรณีที่ทำการบินในเวลาหรือวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับการจัดสรรอย่างต่อเนื่อง ให้งดสิทธิที่จะได้รับประวัติการบินและไม่ได้รับการพิจารณาจัดสรรเวลาหรือการพิจารณาให้ทำการบินในเวลานั้น ๆ อีก</p> <p>(๓) ในกรณีที่ถือครองหรือการยื่นขอรับการจัดสรรเวลาโดยไม่มีเจตนาที่จะทำการบินให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินนั้นได้รับการพิจารณาจัดสรรเวลาเป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วงการเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเทียบเท่าถัดไป</p> <p>ก่อนที่จะใช้มาตรการตามวรรคสอง สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจะต้องได้รับโอกาสตามสมควรในการชี้แจงข้อเท็จจริงและแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องก่อน</p> <p>ข้อ ๗๐ การติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกับสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน แล้วแต่กรณี จะต้องเป็นไปอย่างทันท่วงที หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะแจ้งเตือนหากตรวจพบการทำการบินไม่ตรงตามที่ได้รับจัดสรรโดยเร็ว เพื่อให้โอกาสในการยื่นคำขอเพื่อปรับปรุงตารางการบินได้ตามที่จำเป็น</p> <p>สายการบินและผู้ดำเนินการบินจะต้องแจ้งตอบกรณีได้รับการแจ้งเตือนหรือร้องขอข้อมูลจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน หรือแจ้งให้ทราบถึงกรณีที่ทำให้การทำการบินหยุดชะงักหรือเกิดเหตุสุดวิสัย</p>
--	--

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

Part 13 Force Majeure	ส่วนที่ ๑๓ เหตุสุดวิสัย
<p>Article 71. The Slot Coordinator or facilitator shall take into account the causes of poor punctuality or non-utilisation of slots.</p> <p>Article 72. The Slot Coordinator shall consider flights affected by cases of force majeure as punctually operated and will count towards historic eligibility calculations as operated.</p> <p>Article 73. The following events that qualify as force majeure:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) grounding of the aircraft types generally used for the air service in question;(2) closure of an airport or airspace;(3) serious disturbance of operations at the airports concerned, including those series of slots at other airports related to routes which have been affected by such disturbance, during a substantial part of the relevant scheduling period;(4) Interruption of air services due to action intended to affect these services which makes it practically and/or technically impossible for the airline to carry out operations as planned;(5) A disruption by Nature fully or partially closes an airport, the approach to an airport (landside or airside), or the airspace on which that airport is dependent:	<p>ข้อ ๗๑ เมื่อมีกรณีการปฏิบัติการบินไม่ตรงเวลาหรือกรณีไม่ใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินและหน่วยอำนวยความสะดวกจัดสรรเวลาการบินพิจารณาหาสาเหตุของกรณีดังกล่าว</p> <p>ข้อ ๗๒ ให้ถือว่าเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุดวิสัยเป็นเที่ยวบินที่ตรงเวลา และจะได้รับสิทธิที่จะคำนวณเพื่อรับประวัติการบิน</p> <p>ข้อ ๗๓ เหตุการณ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยด้วย</p> <ol style="list-style-type: none">(๑) มีคำสั่งห้ามอากาศยานแบบที่จะทำการบินมิให้ขึ้นบินเป็นการทั่วไป หรือมีคำสั่งห้ามใช้แบบเครื่องยนต์ของอากาศยานที่จะทำการบินนั้น(๒) มีการปิดสนามบินหรือห้วงอากาศ(๓) มีเหตุการณ์รุนแรงที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการบิน ณ สนามบินที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยมีระยะเวลาานพอที่ส่งผลกระทบต่อตารางการบินที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามเส้นทางการบินที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว(๔) มีการจงใจขัดขวางการให้บริการการบิน ซึ่งทำให้สายการบินไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนได้(๕) มีเหตุการณ์ทางธรรมชาติที่ทำให้ต้องปิดสนามบิน หรือเส้นทางเข้าสู่สนามบิน หรือการเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดจาก

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>i. A volcano, earthquake, meteorite, tsunami, or other physical disruption imparts structural damage upon critical airport infrastructure;</p> <p>ii. Volcanic ash, storm winds, snow, fog, or other atmospheric disruption closes or significantly restricts critical airspace surrounding an airport;</p> <p>(6) A Human-made accident or disruption closes an airport, the approach to an airport, or the airspace on which that airport is dependent:</p> <p>i. Accidents, hazardous chemical and/or radioactive spill, or other calamitous events force a full or partial closure of the airport or the approach to an airport;</p> <p>ii. Structural damage to critical infrastructure on the approach to an airport, such as a collapsed bridge or a blocked tunnel;</p> <p>(7) An airport, the approach to an airport, or the airspace on which that airport is dependent is deliberately closed because of:</p> <p>i. Acts of war or terrorism that directly compromise airport infrastructure or indirectly lower airport safety and security below acceptable levels;</p> <p>ii. Acts of civil unrest that impede access to airport infrastructure such as occupation of the airport itself or blockage of access points;</p> <p>(8) Industrial actions such as work slowdowns or strikes:</p> <p>i. External actions that impede use of the airport facilities, such as airport employees on strike;</p> <p>ii. Internal actions that disallow the carrier from providing its contracted service;</p>	<p>(ก) ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว อุกกาบาต สึนามิ หรือเหตุการณ์ทางธรรมชาติอย่างอื่นที่มีผลทำให้โครงสร้างพื้นฐานสำคัญของสนามบินได้รับความเสียหายหรือ</p> <p>(ข) ถ้าภูเขาไฟ ลมพายุ หิมะ หมอก หรือสภาพอากาศที่เป็นเหตุให้ต้องปิดหรือจำกัดพื้นที่ห้วงอากาศโดยรอบสนามบิน</p> <p>(๖) มีอุบัติเหตุหรืออุปสรรคที่เป็นการกระทำของมนุษย์ซึ่งทำให้ต้องปิดสนามบินหรือเส้นทางเข้าสู่สนามบินหรือการเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินที่เกิดจาก</p> <p>(ก) อุบัติเหตุ การรั่วไหลของสารเคมีอันตรายหรือสารกัมมันตรังสี หรือเหตุการณ์ที่เป็นอันตราย ซึ่งทำให้จำเป็นต้องปิดสนามบินหรือทางเข้าสู่สนามบินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือ</p> <p>(ข) ความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่เกิดขึ้นกับทางเข้าสู่สนามบิน เช่น สะพานถล่ม หรือการปิดอุโมงค์</p> <p>(๗) มีการปิดสนามบิน ทางเข้าสู่สนามบิน หรือทางเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินที่เกิดจาก</p> <p>(ก) การทำสงครามหรือการก่อการร้ายซึ่งเป็นอันตรายต่อโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินโดยตรง หรือเกิดผลทางอ้อมให้ระดับความปลอดภัยและระดับการรักษาความปลอดภัยของสนามบินลดลงจนกระทั่งต่ำกว่าระดับที่ยอมรับได้ หรือ</p> <p>(ข) การก่อความวุ่นวายซึ่งเป็นอุปสรรคในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน เช่น การยึดสนามบินหรือการปิดกั้นจุดเข้า-ออกสนามบิน</p> <p>(๘) มีข้อพิพาทแรงงาน เช่น การนัดหยุดงาน การผลงาน การปิดงาน โดย</p> <p>(ก) เป็นการกระทำจากภายนอกสนามบินซึ่งขัดขวางการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน</p> <p>(ข) เป็นการกระทำจากภายในสนามบินซึ่งทำให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่สามารถทำการบินตามตารางเวลาได้</p>
--	--

ร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ.

<p>iii. Closure by the airport authority itself of the airport or the airspace on which that airport depends on an ad hoc basis, as announced by a NOTAM;</p> <p>iv. Planned closure or partial closure by the airport authority itself of the airport or the airspace on which that airport depends in consultation with the airport's users;</p> <p>v. Embargoes, blockades, or other political actions that impact traffic rights, overflying rights, air traffic control, or cause other limitations;</p> <p>vi. Outbreaks of serious illness that deeply impact demand into a country or a region;</p> <p>(9) Technical reasons independent of the airport in question that disallow the airline to offer the service in general.</p> <p>Article 74. All applications for slot allocation submitted prior to the date on which this Rule comes into force and still in the process of consideration shall be deemed as the application in accordance with this Rule and the Slot Allocation Group shall consider it as the request for applications in accordance with this Rule.</p> <p>Given on</p> <p>(Chula Sukmanop)</p> <p>Director General of The Civil Aviation Authority of Thailand</p>	<p>(ค) เป็นการปิดสนามบินโดยคำสั่งของผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่บริหารห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง อันเนื่องมาจากเหตุการณ์เฉพาะหน้าและมีการประกาศในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)</p> <p>(ง) มีคำสั่งปิดสนามบินซึ่งเป็นไปตามแผนงานของผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่บริหารห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีการหารือกับผู้ใช้งานสนามบินแล้ว</p> <p>(จ) มีการห้ามเข้าออกประเทศ การปิดกั้น หรือการกระทำทางการเมืองที่มีผลต่อสิทธิการบิน สิทธิการบินผ่าน การควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือทำให้เกิดข้อจำกัดด้านอื่น ๆ</p> <p>(ฉ) มีการระบาดของโรคร้ายแรงซึ่งมีผลต่ออุปสงค์การเดินทางไปยังประเทศหรือภูมิภาค</p> <p>(ซ) เหตุผลทางเทคนิคอย่างอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับสนามบินอันเป็นเหตุให้สายการบินไม่สามารถให้บริการได้เป็นการทั่วไป</p> <p>ข้อ ๗๔ บรรดาคำขอรับการจัดสรรเวลาบินซึ่งได้ยื่นไว้ก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับและยังอยู่ระหว่างการพิจารณาให้ถือว่าเป็นคำขอตามระเบียบนี้ และให้กลุ่มจัดสรรเวลาการบินดำเนินการกับคำขอดังกล่าวตามระเบียบนี้</p> <p>ประกาศ ณ วันที่</p> <p>พ.ศ. ๒๕๖๒</p> <p>(นายจุฬา สุขมานพ)</p> <p>ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>
--	--