

ตารางเปรียบเทียบระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๕/๑๐ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกระเบียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้</p>	<p>By virtue of Section 15/10 (4) of the Air Navigation Act B.E. 2497 (1954) amended by Air Navigation Act (No.14) B.E. 2562 (2019), the Director General stipulates the rules on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft as follows;</p>
<p>ข้อ ๑ ระเบียบนี้ เรียกว่า “ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒”</p>	<p>Article 1. These Rules shall be cited as the “Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)”</p>
<p>ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นต้นไป</p>	<p>Article 2. These Rules shall come into force from the 1<sup>st</sup> of January B.E. 2563 (2020).</p>
<p>ข้อ ๓ ในระเบียบนี้</p> <p>“สายการบิน” (Airline) หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการ</p> <p>“ผู้ดำเนินการบิน” (Aircraft Operator) หมายความว่า ผู้ดำเนินการการทำงานทางอากาศหรือผู้ดำเนินการการบินทั่วไป เช่น ผู้ดำเนินการบริการการบินเชิงธุรกิจ หรือผู้ดำเนินการอากาศยานส่วนบุคคล</p> <p>“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ</p> <p>“ระดับของสนามบิน” (Airport Level) หมายความว่า การจัดระดับความหนาแน่นของสนามบินโดยแบ่งออกเป็นสามระดับ ได้แก่ สนามบินระดับหนึ่ง สนามบินระดับสอง และสนามบินระดับสาม</p> <p>“ผู้ดำเนินการสนามบิน” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ</p> <p>“ผู้ทำการบินรายใหม่” (New Entrant) หมายความว่า สายการบินที่ขอรับการจัดสรรเวลาการบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำการบินต่อเนื่อง ณ สนามบินใดสนามบินหนึ่งในวันทำการบินใดวันทำการบินหนึ่ง และเมื่อได้รับการจัดสรร จำนวนเวลาการบินทั้งหมดที่ได้สำหรับวันทำการบินนั้น ณ สนามบินนั้นรวมกันแล้วจะน้อยกว่าห้าเที่ยว</p>	<p>Article 3. In these Rules;</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 an 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 a Licensed Aerodrome providing services for public;</p> <p>“Airport Level” means classification of airports based on its level of congestion as Level 1, Level 2 and Level 3;</p> <p>“Airport Operator” means an owner or operator of a Licensed Aerodrome providing services for public;</p> <p>“New Entrant” means an airline requesting a series of 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>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>“การประสานงานจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination) หมายความว่า การอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินของสนามบินระดับสอง 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 ฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคม</p> <p>“ฤดูกาลการบินเดียวกัน” (Equivalent Seasons) หมายความว่า ฤดูกาลการบินฤดูร้อนต่อเนื่องกันสองฤดูร้อน หรือฤดูกาลการบินฤดูหนาวต่อเนื่องกันสองฤดูหนาว แต่ไม่ใช่ฤดูกาลการบินฤดูร้อนต่อเนื่องไปจนถึงฤดูกาลการบินฤดูหนาว</p> <p>“ฤดูกาลการบินต่อเนื่องกัน” (Consecutive Seasons) หมายความว่า ฤดูกาลการบินฤดูร้อนหนึ่งฤดูต่อเนื่องไปถึงฤดูกาลการบินฤดูหนาวอีกหนึ่งฤดู หรือฤดูกาลการบินฤดูหนาวหนึ่งฤดูต่อเนื่องไปถึงฤดูกาลการบินฤดูร้อนอีกหนึ่งฤดู</p> <p>“เที่ยวบิน” (Flight) หมายความว่า การทำการบินหนึ่งหรือหลายเที่ยวโดยหมายเลขเที่ยวบินเดียวกัน</p> <p>“ประวัติการบิน” (Historic Precedence) หมายความว่า การได้สิทธิที่จะได้รับการจัดสรรเวลาการบินอันเนื่องมาจากสายการบินได้ทำการบินจริงเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรไปแล้วในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมา</p> <p>“การเริ่มจัดสรรเวลาการบิน” (Initial Coordination) หมายความว่า ช่วงขั้นตอนที่เกิดขึ้นในระหว่างวันสุดท้ายของกำหนดการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินที่กำลังจะมาถึง กับวันสุดท้ายที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจัดสรรเวลาการบินที่</p>	<p>“Coordination” means facilitation at a Level 2 airport and slot allocation at a Level 3 airport;</p> <p>“Coordination Parameters” means the operational factors and 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>“Consecutive Seasons” means two adjacent seasons from 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 Slot Initial Allocation List Message (SAL) Deadline dates for each season, whereby a Slot Coordinator allocates slots at a Level 3 airport</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ได้ทำการจัดสรร (Slot Initial Allocation List message: SAL) สำหรับสนามบินระดับสามหรือที่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินให้คำแนะนำปรับเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองให้แก่สายการบิน</p> <p>“ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน” (Calendar) หมายความว่า ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบินตามที่สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) กำหนด</p> <p>“วันสุดท้ายของกำหนดการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบิน” (Initial Submission Deadline) หมายความว่า เวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกาตามเวลาสากลเชิงพิกัดของวันที่ระบุในปฏิทินการจัดสรรเวลาการบินซึ่งเป็นวันสุดท้ายที่สายการบินจะต้องส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสามให้แก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน หรือส่งแผนทำการบินในสนามบินระดับสองให้แก่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน</p> <p>“วันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบิน” (Historic Baseline Date) หมายความว่า วันที่เริ่มเก็บประวัติการบินซึ่งใช้สำหรับคำนวณการทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับ การจัดสรรในการพิจารณาประวัติการบินซึ่งเริ่มต้นเมื่อเวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกาตามเวลาสากลเชิงพิกัดของวันที่ ๓๑ มกราคมสำหรับฤดูกาลการบินฤดูร้อน และเวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกาตามเวลาสากลเชิงพิกัดของวันที่ ๓๑ สิงหาคมสำหรับฤดูกาลการบินฤดูหนาวตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>“วันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่อง” (Series Return Deadline) หมายความว่า วันที่สายการบินต้องส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน เนื่องจากไม่มีแผนที่จะทำการบินในช่วงเวลาการบินต่อเนื่องนั้น</p> <p>“เวลาการบิน” (Slot) หมายความว่า วันและเวลาที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินระดับสาม</p> <p>“เวลาการบินต่อเนื่อง” (Series of Slots) หมายความว่า เวลาการบินที่มีเวลาเดียวกันในวันทำการบินเดียวกัน (Day-of-the-week) ติดต่อกันอย่างน้อยห้าครั้ง หรือในฤดูกาลการบินเดียวกัน</p> <p>“เวลาการบินของเที่ยวบินเฉพาะกิจ” (Ad Hoc Slot) หมายความว่า เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรแก่เที่ยวบินที่ทำการบินเป็นครั้งคราว ซึ่งจะไม่นำไปรวมเป็นประวัติการบิน</p>	<p>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 (IATA);</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>“Historics 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>“Series Return Deadline” means the date by which airlines must return series of slots that they do not intend to operate, as set out in the calendar;</p> <p>“Slot” means a 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 allocated at the same time on the same day-of-the-week, distributed regularly in the same season;</p> <p>“Ad Hoc Slot” means an allocated slot which is not eligible for historic precedence;</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>“เวลาสากลเชิงพิกัด” (Universal Time Coordinated: UTC) หมายความว่า หน่วยเวลาที่ใช้ในการอ้างอิงตามพิกัดของโลก โดยอาจอ้างอิงด้วยการใช้ตัวย่อ Z หรือ GMT</p> <p>“การประชุมเจรจาการจัดสรรเวลาการบิน” (Slot Conference) หมายความว่า การประชุมที่จัดขึ้นโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อการประสานงานจัดสรรเวลาการบินให้แก่สายการบินที่มีแผนทำการบินเข้าออกสนามบินระดับสองและสนามบินระดับสาม ซึ่งจัดขึ้นสองครั้งต่อปีสำหรับกำหนดการบินประจำฤดูร้อนและฤดูหนาว</p> <p>“ข้อมูลประวัติการบิน” (Slot Historic List message: SHL) หมายความว่า ข้อมูลตามแบบฟอร์มมาตรฐานที่จัดทำโดยหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อแจ้งสายการบินให้ทราบถึงสถานะประวัติของการได้รับจัดสรรเวลาการบินที่ผ่านมา</p> <p>“การติดตามตรวจสอบเวลาการบิน” (Slot Monitoring) หมายความว่า การติดตามตรวจสอบของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อวิเคราะห์การปฏิบัติการบินจริงของสายการบินเพื่อเปรียบเทียบกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร</p> <p>“กองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา” (Slot Pool) หมายความว่า เวลาการบินที่สนามบินสามารถให้บริการได้ ณ สนามบินระดับสาม หลังจากจัดสรรเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบิน และการเปลี่ยนแปลงเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินแล้ว</p> <p>“การแลกเปลี่ยนเวลาการบิน” (Slot Swap) หมายความว่า การตกลงแลกเปลี่ยนสล็อตเวลาการบินบนพื้นฐานหนึ่งเวลาการบินต่อหนึ่งเวลาการบิน ณ สนามบินเดียวกันตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้</p> <p>“การโอนถ่ายเวลาการบิน” (Slot Transfer) หมายความว่า การโอนถ่ายเวลาการบิน ณ สนามบินเดียวกัน ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้</p> <p>“คำขอที่รอการจัดสรรเวลา” (Waitlist) หมายความว่า คำขอรับการจัดสรรเวลาการบินที่เหลืออยู่ซึ่งไม่ถูกจัดอยู่ในลำดับความสำคัญ หรือเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรแล้วแต่อยู่ในระหว่างปรับปรุงให้ตรงกับคำขอ หรือคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรแล้วแต่กรณี</p> <p>“คณะกรรมการจัดสรรเวลา” (Slot Coordination Committee) หมายความว่า คณะกรรมการที่สำนักงานจัดตั้งขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินการ</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>“Slot Historic Listing (SHL)” means standard message used by a Slot Coordinator to inform airlines of the status of their historic slots;</p> <p>“Slot Monitoring” means an analysis carried out by a 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 allocated and changes to historic slots are allocated;</p> <p>“Slot Swap” means a process whereby allocated slots are swapped on a one-for-one basis between airlines at the same airport as stipulated in these Rules;</p> <p>“Slot Transfer” means a process whereby allocated slots are transferred from one airline to another airline as stipulated in these Rules;</p> <p>“Waitlist” means a non-prioritized list of outstanding requests, including both allocated slots in the process of improvements to match requests with no slot allocated, as the case may be.</p> <p>“Slot Coordination Committee” means a committee established by the Authority to constitute a policy and monitor slot allocation of the Slot Coordinator, facilitator as well as the use of slots of airlines or aircraft operators;</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>จัดสรรเวลาการบินของหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และการดำเนินการบินของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน</p> <p>“หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน” (Facilitator) หมายความว่า หน่วยงานของสนามบินหรือหน่วยงานที่สนามบินมอบหมาย ซึ่งรับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลแผนทำการบินของสนามบินระดับสองและให้คำแนะนำแก่สายการบินหากมีความจำเป็นต้องมีการปรับตารางการบิน</p> <p>“หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน” (Slot Coordinator) หมายความว่า หน่วยงานในสำนักงานซึ่งรับผิดชอบในการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินระดับสาม</p> <p>“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>“Facilitator” means authority of the airport or authority designated by airport 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 the Authority’s Division which is responsible for slot allocation for a Level 3 airport;</p> <p>“Director General” means the Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand;</p> <p>“Authority” means the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).</p>
<p>ส่วนที่ ๑ ขอบเขตการใช้บังคับ</p> <hr/> <p>ข้อ ๔ ระเบียบนี้ ให้ใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินให้แก่อากาศยานของสายการบินและผู้ดำเนินการบินที่ประสงค์จะปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินในประเทศไทย เว้นแต่สายการบินและผู้ดำเนินการบินที่ใช้เฮลิคอปเตอร์ในการปฏิบัติการบิน</p>	<p>Part 1 Scope and Applicability</p> <hr/> <p>Article 4. These Rules shall apply to slot allocation for airport arrival and departure of aircraft for airlines and aircraft operators intending to operate within the Kingdom of Thailand except an airline and aircraft operator using helicopter in its operation.</p>
<p>ส่วนที่ ๒ คณะกรรมการจัดสรรเวลา</p> <hr/> <p>ข้อ ๕ ให้สำนักงานจัดตั้งคณะกรรมการจัดสรรเวลาขึ้นคณะหนึ่ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทย</p> <p>(๒) พิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>(๓) ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง (Relevant Parties) กับการจัดสรรเวลาการบิน เพื่อขอการสนับสนุนข้อมูลหรือความร่วมมือในด้านต่าง ๆ</p>	<p>Part 2 Slot Coordination Committee</p> <hr/> <p>Article 5. The principal tasks of the Slot Coordination Committee are to:</p> <p>(1) contemplate to constitute policy and regulation on airport slot allocation of Thailand;</p> <p>(2) contemplate to resolve conflicts regarding slot allocation;</p> <p>(3) coordinate with relevant parties regarding slot allocation for data support or collaboration;</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>(๔) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสมและจำเป็น</p>	<p>(4) appoint other appropriate task forces as necessary.</p>
<p>ข้อ ๖ ให้มีการประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลาอย่างน้อยปีละสองครั้ง เพื่อทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของแต่ละฤดูกาลการบิน หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายหรือปรับขีดความสามารถของสนามบิน ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการบินอย่างมีนัยสำคัญ</p>	<p>Article 6. Meetings shall be held at least twice a 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.</p>
<p>ส่วนที่ ๓ การจัดระดับความหนาแน่นของสนามบิน</p> <p>ข้อ ๗ ระดับความหนาแน่นของสนามบิน แบ่งออกเป็น ๓ ระดับ ดังนี้</p> <p>(๑) สนามบินระดับหนึ่ง (level 1) คือ สนามบินที่มีขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งานตลอดเวลา</p> <p>(๒) สนามบินระดับสอง (level 2) คือ สนามบินที่มีโอกาสที่จะเกิดความคับคั่งของการจราจรได้ในบางช่วงเวลาของวัน สัปดาห์ หรือฤดูกาลการบิน ซึ่งสามารถแก้ไขด้วยวิธีการปรับตารางการบินโดยความเห็นร่วมกันระหว่างสายการบินกับหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน</p> <p>(๓) สนามบินระดับสาม (level 3) คือ สนามบินที่มีโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอในการรองรับหรือสนามบินที่หน่วยงานของรัฐกำหนดเงื่อนไขไว้ จนทำให้สนามบินนั้นไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการในการใช้สนามบินได้</p> <p>ให้สำนักงานประกาศจัดระดับความหนาแน่นของสนามบินระดับสองและสนามบินระดับสาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Part 3 Airport Level Categorisation</p> <p>Article 7. Level of airport congestion is divided into 3 levels:</p> <p>(1) Level 1 airport – an airport where the capacity of the airport infrastructure is generally adequate to meet the demands of airport users at all times;</p> <p>(2) Level 2 airport – an airport where there is potentiality 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.</p> <p>(3) Level 3 airport – an airport where capacity providers have not developed sufficient infrastructure, or where governments have imposed conditions that make it impossible to meet demand.</p> <p>The Authority shall issue the notification determining the Level 2 airport and Level 3 airport categorisation in order to coordinate slot allocation.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๘ การกำหนดระดับความหนาแน่นของสนามบินระดับสองหรือสนามบินระดับสาม หรือการเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่นในกรณีอื่น จะเกิดขึ้นเมื่อ</p> <p>(๑) มีการดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินอย่างเต็มรูปแบบ หรือ</p> <p>(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมีการปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับตาม (๑) และข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่น หรือ</p> <p>(๓) ไม่สามารถบรรเทาปัญหาความแออัดในระยะสั้นด้วยวิธีอื่นได้</p>	<p>Article 8. The designation of Level 2 or Level 3 airports, or a change in level categorisation shall only occur once:</p> <p>(1) A full demand and capacity analysis has been undertaken;</p> <p>(2) All interested parties have been consulted on the analysis and proposed change of level categorisation and views have been taken into account;</p> <p>(3) There is no practical way to alleviate the short-term congestion problem.</p>
<p>ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่จัดทำรายงานการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำนักงานมีคำสั่งให้ดำเนินการ หรือ</p> <p>(๒) มีคำร้องขอต่อสำนักงานเป็นลายลักษณ์อักษรจากกลุ่มสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน ซึ่งให้บริการ ณ สนามบินนั้นโดยคิดเป็นสัดส่วนมากกว่ากึ่งหนึ่งของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินทั้งหมดซึ่งให้บริการ ณ สนามบินดังกล่าว</p> <p>หากผู้ดำเนินการสนามบินเห็นว่ามี ความจำเป็นและเหมาะสม อาจจัดทำรายงานการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน เสนอให้สำนักงานเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาจัดระดับหรือเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่นของสนามบินก็ได้</p>	<p>Article 9. An airport operator has a duty to conduct an analysis on demand and capacity at the airport in the following cases:</p> <p>(1) When the Authority ordered such analysis be carried out or;</p> <p>(2) Following a written request from an airline and aircraft operator representing to the Authority more than half of the operations at an airport;</p> <p>if an airport operator considers that it is necessary and appropriate, it may conduct analysis on demand and capacity and proposes it to the Authority for consideration of airport level categorisation or airport level changing.</p>
<p>ข้อ ๑๐ การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินจะพิจารณาถึงความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินเพื่อรองรับระดับการใช้บริการที่กำหนด</p> <p>การวิเคราะห์ตามวรรคหนึ่งดังกล่าวควรระบุข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน ข้อจำกัดในการปฏิบัติงานหรือข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อสายการบินผู้ให้บริการสนามบิน และระบุทางเลือกในการแก้ไขหรือบรรเทาข้อจำกัดดังกล่าว</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 ๑๑ สำนักงานจะเผยแพร่รายงานผลการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินเพื่อส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องพัฒนาความร่วมมือ และเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาข้อจำกัดต่าง ๆ</p>	<p>Article 11. The 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.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๑๒ สำนักงานจะกำหนดระดับความหนาแน่นของสนามบินเป็นกรณีพิเศษในระหว่าง ช่วงเวลาหนึ่งเวลาใด หากเกิดสถานการณ์ที่จำเป็นและมีความเหมาะสม สถานการณ์ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ากรณีดังต่อไปนี้ (๑) การลดขีดความสามารถของสนามบินเป็นการชั่วคราวเพื่อการบำรุงรักษาและพัฒนา สนามบินตามแผนของสนามบิน (๒) การลดขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินเนื่องจากเหตุการณ์ ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้เป็นระยะเวลานาน</p>	<p>Article 12. The 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.</p>
<p>ส่วนที่ ๔ ข้อกำหนดในการอำนวยความสะดวกจัดการเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๑๓ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดการเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสอง และหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสามจะต้องทำหน้าที่โดยอิสระ เป็นกลาง โปร่งใส และไม่เลือกปฏิบัติ</p>	<p>Part 4 Requirements on Facilitation and Coordination</p> <p>Article 13. The Facilitator of a Level 2 airport and Slot Coordinator of a Level 3 airport, must act in an independent, neutral, transparent and non- discriminatory way.</p>
<p>ข้อ ๑๔ คำขอรับการจัดการเวลาการบินหรือคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินให้ส่งไปยัง หน่วยอำนวยความสะดวกจัดการเวลาการบินหรือหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน โดยใช้รูปแบบ ของ the IATA Standard Schedules Information Manual (SSIM) ทางไปรษณีย์ อิเล็กทรอนิกส์</p>	<p>Article 14. Applications for allocation of slots or facilitation of schedules should be directed to the appointed Slot Coordinator or Facilitator using the IATA Standard Schedules Information Manual (SSIM) by e-mail.</p>
<p>ข้อ ๑๕ สายการบินและผู้ดำเนินการบินจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน ณ สนามบิน ระดับสาม หากไม่ได้รับการจัดสรรเวลาการบินจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Article 15. No airline or aircraft operator shall operate at a Level 3 airport without first obtaining an allocated slot from the Slot Coordinator.</p>
<p>ข้อ ๑๖ สายการบินและผู้ดำเนินการบินต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยอำนวยความสะดวก จัดการเวลาการบินหรือหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และปรับเวลาการบินให้เป็นไป ตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร</p>	<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 allocated time.</p>



<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>การปรับเวลาการบินตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงระยะเวลาที่จะทำการบินให้สอดคล้องกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร ณ สนามบินต้นทางและสนามบินปลายทาง</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>ข้อ ๑๗ ผู้ดำเนินการสนามบินระดับสองหรือระดับสามจะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ให้การสนับสนุนหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินในการแสวงหาความร่วมมือจากสายการบิน</p> <p>(๒) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับแผนทำการบินของสายการบินภายใต้ระดับการให้บริการที่ตกลงกันได้</p> <p>(๓) แจ้งข้อจำกัดของขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินให้แก่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบ รวมทั้งให้คำเตือนอย่างทันท่วงที หากขีดความสามารถของสนามบินใกล้เต็มหรือเกินขีดจำกัดในอนาคตอันใกล้</p> <p>(๔) แจ้งให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบล่วงหน้าถึงการเปลี่ยนแปลงขีดความสามารถหรือพารามิเตอร์ ในการจัดสรรเวลาการบินก่อนการเริ่มจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Article 17. An airport operator of a Level 2 or Level 3 airports 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 of 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 recognised timelines.</p>
<p>ส่วนที่ ๕ พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๑๘ สำนักงานจะดำเนินการทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองหรือระดับสามปีละสองครั้ง โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านเทคนิคการปฏิบัติงาน และสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์</p>	<p>Part 5 Coordination Parameters</p> <p>Article 18. At a Level 2 or Level 3 airports, the Authority shall ensure the determination of the parameters for slot allocation twice yearly, while taking into account of all relevant technical, operational and environmental constraints as well as any changes thereto.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๑๙ ให้ผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถของสนามบินในการรองรับความต้องการดังกล่าวอย่างละเอียด โดยใช้วิธีการอันเป็นที่ยอมรับ ทั้งนี้ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน หรือมีการปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงาน หรือรูปแบบของความต้องการทำการบินอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการสนามบิน ทบทวนผลการวิเคราะห์ข้างต้นโดยไม่ชักช้า</p>	<p>Article 19. The airport operator or other competent body should regularly conduct a thorough demand and capacity analysis, using commonly recognised 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>ข้อ ๒๐ ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องจัดส่งข้อมูลพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน ประจำฤดูหนาวให้แก่สำนักงานทราบภายในวันที่ ๓๑ มีนาคมของทุกปี และประจำฤดูร้อน ภายในวันที่ ๓๑ สิงหาคมของปี ก่อนนำเสนอข้อมูลให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณา โดยสำนักงานจะออกประกาศสรุปขีดความสามารถสนามบินตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Article 20. The parameters shall be communicated to the Authority for Winter Season within 31 March and for Summer Season within 31 August prior the parameter consideration into the meeting of Slot Coordination Committee. The confirmation of final coordination parameters and details of available capacity shall be announced in accordance with the Calendar.</p>
<p>ข้อ ๒๑ การกำหนดพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินและวิธีการที่ใช้ในการกำหนด รวมถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดสรรเวลา ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอาจร้องขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินตามวรรคหนึ่งจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Article 21. The determination of the parameters and the methodology used as well as any changes thereto shall be discussed in detail within the Slot Coordination Committee with a view to increase the capacity and number of slots available for allocation, before a final decision on the parameters for slot allocation is taken.</p> <p>All relevant documents shall be made available on request to interested parties.</p>
<p>ส่วนที่ ๖ การได้รับประวัติการบิน</p> <hr/> <p>ข้อ ๒๒ สายการบินจะมีสิทธิได้รับประวัติการบิน เมื่อสายการบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด</p>	<p>Part 6 Eligibility for Historic Precedence</p> <hr/> <p>Article 22. 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>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๒๓ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งให้สายการบินทราบ เมื่อสายการบินมีความเสี่ยงที่จะทำการบินได้น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรของแต่ละฤดูกาลการบิน</p>	<p>Article 23. 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>ข้อ ๒๔ ในการประเมินการได้รับประวัติการบิน ให้คำนึงถึงกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เป็นเวลาการบินต่อเนื่อง</p> <p>(๒) ได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร</p> <p>(๓) ใช้เวลาการบินต่อเนื่องที่สายการบินถือครองอยู่ในวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบินเป็นฐานในการพิจารณา</p> <p>(๔) ในกรณีที่เวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรอยู่ภายหลังจากวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบินมาแล้ว ให้ใช้จำนวนเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรในเวลาการบินต่อเนื่อง ณ เวลาที่ได้มีการจัดสรรครั้งแรกเป็นฐานในการพิจารณา</p> <p>(๕) หากมีการขยายช่วงเวลาการบินต่อจากเวลาการบินต่อเนื่องภายหลังจากวันตั้งต้นเก็บประวัติการบิน สายการบินจะมีสิทธิได้รับประวัติการบินสำหรับช่วงเวลาการบินที่ขยาย ทั้งนี้ สายการบินต้องทำการบินให้ไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของช่วงเวลาการบินต่อเนื่องที่ขยาย</p>	<p>Article 24. Slot Coordinator and airlines shall consider the following when assessing eligibility for historic precedence:</p> <p>(1) Only a series of slots is eligible for historic precedence;</p> <p>(2) 80% of the series of slots must be operated;</p> <p>(3) The series of slots held on the Historic Baseline Date is used as the basis for determining eligibility for historic precedence;</p> <p>(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;</p> <p>(5) If a series of slots is extended after the Historic Baseline Date, the airline is eligible for historic precedence for the extended period of operation, subject to the 80% usage of the extended series.</p>
<p>ข้อ ๒๕ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องจัดทำรายละเอียดประวัติการบินของแต่ละสายการบินสำหรับสนามบินระดับสาม เป็นข้อมูลประวัติการบินและจัดส่งข้อมูลประวัติการบินดังกล่าวให้แก่สายการบินโดยแบ่งเป็นสนามบินแต่ละแห่ง ภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน ทั้งนี้ ในการจัดทำข้อมูลประวัติการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้อง</p> <p>(๑) รวบรวมบรรดาเวลาทำการบินต่อเนื่อง ซึ่งสายการบินอาจได้รับประวัติการบินที่มีการปรับเปลี่ยนระหว่างฤดูกาลการบินเดียวกันเข้าไว้ด้วยกันและจัดทำเป็นข้อมูลประวัติการบินเดียวสำหรับเวลาการบินต่อเนื่องแต่ละเวลา หลังจากนั้นจึงจัดสรรเวลาการบินให้สายการบิน ทั้งนี้</p>	<p>Article 25. 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 standardised deadlines. When creating the SHL the Slot Coordinator shall:</p> <p>( 1) Reconstruct the records of series of slots qualified 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</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>การรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันดังกล่าวจำเป็นต้องคำนึงถึงพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินด้วย</p> <p>(๒) ระบุช่วงวันที่ทำการบินในข้อมูลประวัติการบินสำหรับฤดูกาลการบินใหม่ ถ้าเป็นการทำการบินไม่เต็มฤดูกาลการบิน วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดของฤดูกาลการบินใหม่ควรเป็นวันที่ใกล้เคียงที่สุด ก่อนหน้าหรือหลังกับวันเดียวกันที่เคยทำการบิน</p>	<p>distributing the SHLs to airlines, provided that the reconstruction fits within the coordination parameters of the airport;</p> <p>(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.</p>
<p>ข้อ ๒๖ การขอรับการจัดสรรเวลาการบินของเที่ยวบินเฉพาะกิจจะไม่ได้รับประวัติการบิน</p>	<p>Article 26. Slots requested on an ad hoc basis are not eligible for historic precedence.</p>
<p>ข้อ ๒๗ ในกรณีที่มีการขอรับการจัดสรรเวลาการบินต่อเนื่อง แต่ได้รับการจัดสรรเวลาการบินให้เพียงเที่ยวบินเฉพาะกิจ จะไม่ได้รับประวัติการบิน</p>	<p>Article 27. Slots requested as a series but initially allocated on an ad hoc basis shall not be eligible for historic precedence.</p>
<p>ข้อ ๒๘ สายการบินที่ถือครองเวลาการบินต่อเนื่องหลายเวลาในช่วงเดียวกัน มีสิทธิได้รับประวัติการบินแยกกันเป็นรายเวลาการบินต่อเนื่อง</p>	<p>Article 28. Airlines holding more than one series of slots at the same time with identical or overlapping periods of operation, shall have usage of each series calculated separately.</p>
<p>ข้อ ๒๙ เที่ยวบินที่ทำการบินมากกว่าหนึ่งวันของสัปดาห์จะได้รับการพิจารณาเวลาการบินต่อเนื่องแยกเป็นแต่ละวันของสัปดาห์</p>	<p>Article 29. Flights operating on more than one day-of-week, shall be considered separate series of slots for each day-of-week.</p>
<p>ข้อ ๓๐ ในกรณีที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกำหนดให้ต้องเปลี่ยนแปลงเวลาบางส่วนในเวลาการบินต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อการใช้ประวัติการบิน หากยังคงเป็นไปตามเงื่อนไขการทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร</p>	<p>Article 30. Time changes allocated by the Slot Coordinator for part of a series of slots do not affect eligibility for historic precedence, provided that the 80% usage requirement is met over the whole period of operation of the service.</p>
<p>ข้อ ๓๑ ประวัติการบินให้ถือจากครั้งหลังสุดที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นระหว่างหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกับสายการบิน</p>	<p>Article 31. Historic precedence shall take into account the latest times approved by Slot Coordinator for a series of slots, unless otherwise agreed between the Slot Coordinator and Airline.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๓๒ ในกรณีที่มีการขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไป ก่อนวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบิน</p> <p>(๑) การขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไปตั้งแต่ห้า (๕) สัปดาห์ติดต่อกันขึ้นไปจะมีผลให้ช่วงเวลาที่นำมาใช้คำนวณการได้รับประวัติการบินลดลง หรือ มีผลให้ต้องแบ่งแยกช่วงเวลาที่นำมาคำนวณการได้รับประวัติการบิน ทั้งนี้ หากช่วงเวลาที่ แบ่งแยกนั้นถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของบริการเดียวกัน เช่น หมายเลขเที่ยวบินเดียวกันหรือเส้นทาง เดียวกัน เงื่อนไขการทำการบินร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องจะคำนวณจาก จำนวนรวมของเที่ยวบินที่ทำการบินในช่วงเวลาทั้งหมดนั้น</p> <p>(๒) การขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไปน้อยกว่าห้า (๕) สัปดาห์ติดต่อกันจะไม่ทำให้ช่วงเวลาที่นำมาใช้คำนวณการได้รับประวัติการบินลดลง ทั้งนี้ จำนวนการยกเลิกเที่ยวบินทั้งหมดต้องไม่เกินร้อยละยี่สิบ (๒๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องโดย นับจากวันแรกและวันสุดท้ายของการทำการบินต่อเนื่อง</p>	<p>Article 32. Relating to cancellations made prior to the Historic Baseline Date:</p> <p>(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 recognised as part of the same service (for example, same flight number, route, etc.), the 80% usage shall be calculated for the total number of operations across all periods;</p> <p>(2) The cancellation of periods of less than 5 consecutive weeks does not reduce the period eligible for historic precedence, provided that the total number of cancellations is 20% or less of the period between the first and last date of the series of slots.</p>
<p>ข้อ ๓๓ ในกรณีที่มีการขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไป ภายหลังจากวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบิน การยกเลิกทั้งหมดจะถือว่าเป็นการ ไม่ใช่ประโยชน์จากเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรและนำมาใช้คำนวณเงื่อนไขการทำการบินร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร</p>	<p>Article 33. All cancellations made after the Historic Baseline Date are considered as non-utilisation of the series of slots in the 80% usage calculation.</p>
<p>ส่วนที่ ๗ การอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินของสนามบินระดับสอง</p> <p>ข้อ ๓๔ ให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินแจ้งตอบรับทราบทันทีที่ได้รับ คำขอ ทั้งนี้ ให้เป็นหน้าที่ของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินในการตรวจสอบยืนยันว่าหน่วย อำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินได้รับคำขอแล้ว</p>	<p>Part 7 Level 2 Airport Schedule Allocation</p> <p>Article 34. Facilitators shall 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>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๓๕ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินควรพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังในการปรับเปลี่ยนตารางการบินเพื่อหลีกเลี่ยงการปรับเวลาการบินเกินจากพารามิเตอร์ในการจัดเวลาการบินตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด ควรได้รับการจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการปรับเวลาการบินใหม่ที่ยื่นขอทำการบินในช่วงเวลาเดียวกัน</p> <p>(๒) การทำการบินที่มีแผนทำการบินเดิมโดยไม่เปลี่ยนแปลงเวลา ควรได้รับการจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการปรับเวลาการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงเวลา</p> <p>(๓) การทำการบินใหม่ที่เกิดเนื่องจากการทำการบินปัจจุบันเพื่อทำการบินให้ครบรอบปี (Year Round) ควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการปรับเวลาการบินใหม่รายอื่น ทั้งนี้ ในการประเมินว่าเข้าข่ายการทำการบินแบบรอบปีหรือไม่ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินควรยืดหยุ่นการอนุญาตคำขอที่มีเวลาเปลี่ยนแปลงจากการทำการบินเดิมสำหรับการให้บริการในเที่ยวบินระยะสั้นและเที่ยวบินระยะไกล</p> <p>(๔) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินที่ยาวกว่าในฤดูกาลการบินเดียวกันควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนกำหนดการบินที่มีแผนทำการบินระยะสั้น</p> <p>(๕) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินแบบประจำควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนการทำการบินแบบรายเที่ยวหรือเฉพาะกิจ</p> <p>(๖) การทำการบินที่มีข้อจำกัดของเวลาการบิน (Slots) หรือช่วงเวลาที่ไม่มีเคอร์ฟิว (Curfew Period) ที่ปลายทางของเส้นทางบิน หรือปัจจัยที่มีผลต่อการทำการบินอื่น ควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการปรับเวลาการบินรายอื่นที่อาจปรับเวลายืดหยุ่นได้</p>	<p>Article 35. 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>(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>ข้อ ๓๖ ในการปรับเปลี่ยนตารางการบินทุกครั้ง ควรเป็นการตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและสายการบินบนพื้นฐานของการเจรจา</p>	<p>Article 36. Any schedule adjustments should be mutually agreed between the Facilitator and airline concerned on the basis of an open dialogue and discussion.</p>
<p>ข้อ ๓๗ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจะต้องให้เหตุผลในการปรับเวลากับสายการบิน เมื่อไม่สามารถจัดเวลาให้ตรงตามคำขอ</p>	<p>Article 37. Facilitators shall provide airlines with reasons for any requested schedule adjustments.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๓๘ สายการบินที่ทำการบิน ณ สนามบินระดับสองจะต้องให้ความร่วมมือในการปรับเปลี่ยนตารางการบินเพื่อหลีกเลี่ยงบางช่วงเวลาที่จะเกินพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินมิฉะนั้น สนามบินระดับสองดังกล่าวอาจจัดระดับให้เป็นสนามบินระดับสามได้</p>	<p>Article 38. 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>ข้อ ๓๙ สายการบินอาจร้องขอให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจัดเก็บเวลาที่ต้องการทำการบินไว้ในรายชื่อรอรับการจัดเวลาการบิน หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจะต้องเก็บรายชื่อรอรับการจัดเวลาการบินที่เหลือจากการไม่ได้รับการจัดเวลาการบินตามเวลาที่ขอและควรพยายามจัดเวลาการบินให้กับคำขอที่เหลือค้างในรายชื่อรอรับการจัดเวลาการบินให้โดยเร็วเท่าที่จะทำได้</p>	<p>Article 39. Airlines may ask the Facilitator to keep their requested timings on the waitlist. The Facilitator must maintain a waitlist of all pending requirements and should try to satisfy pending requests as soon as possible.</p>
<p>ส่วนที่ ๘ การจัดสรรเวลาการบินของสนามบินระดับสาม</p> <p>ข้อ ๔๐ การทำการบิน ณ สนามบินระดับสาม สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินต้องได้รับการจัดสรรเวลาการบินก่อนทำการบินทุกครั้ง</p>	<p>Part 8 Level 3 Airport Slot Allocation</p> <p>Article 40. An airline and aircraft operators must have a slot allocated to it before operating at a Level 3 airport.</p>
<p>ข้อ ๔๑ สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจะต้องไม่ทำการบินที่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญไปจากเวลาการบินหรือเงื่อนไขที่ได้รับจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Article 41. Airlines and aircraft operators must not intentionally operate services at a significantly different time or use slots in a significantly different way from those allocated by the Slot Coordinator.</p>
<p>ข้อ ๔๒ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินรวบรวมเวลาการบินที่สนามบินสามารถจัดสรรได้และจัดทำเป็นกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลขีดความสามารถที่เหลืออยู่ทั้งหมดของสนามบินหลังจากจัดสรรเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินไปแล้ว</p>	<p>Article 42. The Slot Coordinator shall set up a slot pool, containing all remaining available capacity after the allocation of slots with historic precedence.</p>
<p>ข้อ ๔๓ เวลาการบินจะถูกจัดสรรภายใต้ขีดความสามารถของสนามบินที่ประกาศโดยพิจารณาตามลำดับความสำคัญของประเภทการบินดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(๑) เที่ยวบินแบบประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง</li> <li>(๒) เที่ยวบินแบบไม่ประจำหรือเที่ยวบินเฉพาะกิจ</li> <li>(๓) การทำการบินแบบอื่น</li> </ol>	<p>Article 43. Slot shall be allocated according to the declared capacity based on the following broad priority order:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) A series of scheduled services;</li> <li>(2) Non-scheduled services or ad hoc services;</li> <li>(3) Other operations.</li> </ol>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๔๔ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะจัดลำดับความสำคัญในการจัดสรรเวลาการบินต่อเนื่อง โดยใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เวลาการบินที่มีประวัติการบิน</p> <p>(๒) การปรับเปลี่ยนเวลาของเที่ยวบินที่มีประวัติการบิน</p> <p>(๓) เวลาการบินสำหรับผู้ทำการบินรายใหม่ของสนามบินนั้น</p> <p>(๔) การเพิ่มเวลาการบินของสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิมให้ทำการบินต่อเนื่องตลอดปี ทั้งนี้ การจัดสรรเวลาการบินต้องคำนึงถึงข้อแตกต่างของสภาพการบินสำหรับเที่ยวบินระยะสั้นและระยะยาว</p> <p>(๕) คำขอรับการจัดสรรเวลาการบินอื่น ๆ</p> <p>ในการพิจารณาตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนเวลาการบินบางช่วงเพื่อหลีกเลี่ยงการจัดสรรเวลาการบินเกินจากพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินด้วย</p>	<p>Article 44. Slot Coordinator shall apply the following priorities:</p> <p>(1) Slots approved with historic precedence;</p> <p>(2) Changes to slots with historic precedence;</p> <p>(3) Slot requests where the airline is eligible for new entrant status;</p> <p>(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;</p> <p>(5) Other new slots requests.</p> <p>The slot adjustment as mentioned in the above paragraph must consider necessity to avoid exceeding coordination parameters of the airport.</p>
<p>ข้อ ๔๕ ในกรณีไม่อาจจัดลำดับความสำคัญตามหลักเกณฑ์ตามข้อ ๔๔ ได้ ให้ใช้หลักเกณฑ์พิจารณาเพิ่มเติม ดังนี้</p> <p>(๑) เวลาการบินต่อเนื่องที่มีแนวโน้มจะดำเนินการต่อไปในระยะเวลายาวกว่าจะมีลำดับความสำคัญมากกว่า</p> <p>(๒) ความสมดุลของประเภทการให้บริการการบิน เช่น เที่ยวบินประจำ เที่ยวบินเช่าเหมาและเที่ยวบินขนส่งสินค้า รวมถึงสภาพตลาด เช่น ภายในประเทศ ระหว่างภูมิภาค เส้นทางบินระยะไกลอัตราการบรรทุก (Load Factor) และศักยภาพในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินของสนามบิน รวมถึงเส้นทางบินใหม่</p> <p>(๓) สภาพการแข่งขันในตลาดที่เป็นผลจากการจัดสรรเวลา</p> <p>(๔) เที่ยวบินที่จะได้รับผลกระทบจากข้อจำกัดเวลาทำการ (Curfew) ของสนามบินอื่นจะต้องได้รับลำดับความสำคัญมากกว่า</p> <p>(๕) การเพิ่มความถี่เที่ยวบินต่อสัปดาห์ให้มากขึ้น ไม่ถือว่าเป็นลำดับความสำคัญมากในการพิจารณาจัดสรรเวลาการบิน</p>	<p>Article 45. Where priority may not be identified referring to the criteria under Article 44, the following additional criteria should be considered:</p> <p>(1) The schedule that will be effective for a longer period of operation in the same season should have priority;</p> <p>(2) The balance of the different types of services (scheduled, charter and cargo) and market condition (domestic, regional and long haul), load factor and the development of the airport route network should be considered;</p> <p>(3) Slot Coordinator should try to ensure that due account is taken of competitive factors in the allocation of available slots;</p> <p>(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;</p> <p>(5) Higher frequency such as more flights per week should not in itself imply higher priority for slot allocation.</p>



<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๔๖ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งตอบรับทราบทันทีที่ได้รับคำขอรับการ จัดสรรเวลาครั้งแรก (Initial Submissions) จากสายการบิน ทั้งนี้ ให้เป็นหน้าที่ของสาย การบินในการตรวจสอบยืนยันว่าหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินได้รับคำขอดังกล่าวแล้ว</p>	<p>Article 46. 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.</p>
<p>ข้อ ๔๗ หากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินไม่สามารถจัดสรรเวลาได้ตามคำขอครั้งแรก ต้องแจ้งให้สายการบินทราบพร้อมระบุเหตุผล โดยอาจเสนอเวลาการบินใหม่ที่มีว่างอยู่และ ใกล้ที่สุดเพื่อเป็นทางเลือก</p>	<p>Article 47 . 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.</p>
<p>ข้อ ๔๘ สายการบินอาจร้องขอให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจัดเก็บเวลาที่ต้องการ ทำการบินไว้ในบัญชีรายชื่อผู้รอรับการจัดสรรเวลาการบิน โดยหน่วยประสานจัดสรรเวลา การบินจะต้องเก็บบัญชีรายชื่อผู้รอรับการจัดสรรเวลาการบินนั้นไว้ และจัดสรรเวลาให้โดยเร็ว ที่สุดที่จะทำได้</p>	<p>Article 48. Airlines may ask the Slot Coordinator to keep their requested 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.</p>
<p>ข้อ ๔๙ ในกรณีที่มีเวลาการบินต่อเนื่องที่ว่างอยู่แต่ไม่อาจนำไปใช้เพื่อได้รับประวัติ การบินได้ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจพิจารณาจัดสรรช่วงเวลาดังกล่าวให้กับสาย การบินที่ทำการบินเฉพาะกิจ โดยการได้รับการจัดสรรเวลาดังกล่าวสายการบินนั้นไม่อาจอ้าง เพื่อรับประวัติการบินได้ ประวัติการบินยังคงอยู่กับสายการบินผู้ถือประวัติการบินเดิม หากมี การทำการบินตามเงื่อนไขไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับ การจัดสรร และผู้ถือประวัติการบินเดิมประสงค์จะทำการบินเที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินใน ฤดูกาลการบินที่เทียบเท่าถัดไป</p>	<p>Article 49. 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 an 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.</p>
<p>ส่วนที่ ๙ ผู้ทำการบินรายใหม่</p> <p>ข้อ ๕๐ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะจัดสรรเวลาการบินร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลาที่เหลืออยู่ให้กับผู้ทำการบินรายใหม่ เว้นแต่ผู้ทำการบิน รายใหม่จะขอรับการจัดสรรเวลาน้อยกว่าร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา</p>	<p>Part 9 New Entrant</p> <p>Article 50 . 50% of the slot pool shall first be allocated to new entrants unless requests for slot allocation by new entrants are less than 50% of the slot pool.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ให้นำความในข้อ ๔๕ มาใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการบินในระหว่างผู้ทำการบิน รายใหม่ด้วยกัน โดยอนุโลม</p>	<p>In allocating slots among new entrants, the criteria for slot allocation according to Article 45 shall apply <i>mutatis mutandis</i>.</p>
<p>ข้อ ๕๑ หากผู้ทำการบินรายใหม่ได้รับการเสนอเวลาการบินต่อเนื่องแตกต่างจากที่ร้อง ขอไม่เกินหนึ่ง (๑) ชั่วโมง แต่ไม่ยอมรับการเสนอเวลาการบินนั้น ผู้ทำการบินรายนั้นจะไม่ได้ รับการรักษาสถานะผู้ทำการบินรายใหม่สำหรับระยะเวลาดังกล่าว</p>	<p>Article 51. A new entrant offered with 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.</p>
<p>ข้อ ๕๒ หากผู้ทำการบินรายใหม่ยังคงมีปัญหาอุปสรรคในการทำการบิน ให้หน่วย ประสานจัดสรรเวลาการบินเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการจัดสรรเวลาเพื่อพิจารณาความเป็นไป ได้ในการแก้ไขสถานการณ์</p>	<p>Article 52. If any serious problem continues to exist for new entrants, the Slot Coordinator shall recommend the responsible authority to convene a meeting of the Slot Coordination Committee to examine possibilities for mitigating the situation.</p>
<p>ส่วนที่ ๑๐ การโอนถ่ายเวลาการบิน การแลกเปลี่ยนเวลาการบิน และการปฏิบัติการร่วมกัน</p> <p>ข้อ ๕๓ การโอนถ่ายเวลาการบินและการแลกเปลี่ยนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร จะกระทำได้ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เป็นการโอนถ่ายจากเส้นทางหนึ่งหรือประเภทของบริการหนึ่งไปยังอีกเส้นทางหนึ่ง หรืออีกประเภทของบริการหนึ่งที่ดำเนินการโดยสายการบินเดียวกัน</p> <p>(๒) เป็นการโอนถ่ายระหว่างบริษัทแม่ (Parent Company) กับบริษัทในเครือ (Subsidiary Company) หรือระหว่างบริษัทในเครือภายใต้บริษัทแม่เดียวกัน</p> <p>(๓) เป็นการโอนถ่ายซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเข้าซื้อหรือควบคุมเงินทุนของสายการบิน หรือเป็นกรณีการควบคุมกิจการของสายการบินที่ถือครองเวลาการบินอยู่ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือ บางส่วน</p> <p>(๔) เป็นการแลกเปลี่ยนเวลาการบินกันระหว่างสายการบิน</p> <p>การพิจารณาความเป็นบริษัทแม่และบริษัทในเครือตาม (๒) ให้พิจารณาจากการถือหุ้น ของบริษัทสายการบินซึ่งเป็นบริษัทแม่ในบริษัทในเครือไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบ (๕๐)</p>	<p>Part 10 Slot Transfer, Slot Swap and Shared operation</p> <p>Article 53. Slots may be transferred and swapped in the following cases:</p> <p>(1) transferred by an airline from one route or type of service to another route or type of service operated by that same airline;</p> <p>(2) transferred between parent and subsidiary companies, and between subsidiaries of the same parent company;</p> <p>(3) transferred as part of the acquisition of control over the capital of an airline or in the case of a total or partial take-over when the slots are directly related to the airline taken over;</p> <p>(4) Swapped, one for one, between airlines.</p> <p>To be the parent and subsidiary company under (2), the parent company shall hold 50% or more of the share in the subsidiary company.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๕๔ การโอนถ่ายเวลาการบินหรือการแลกเปลี่ยนเวลาการบินทุกกรณี จะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบและจะไม่มีผลในทางปฏิบัติจนกว่าจะได้รับการยืนยันเป็นหนังสือจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน ทั้งนี้ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจปฏิเสธการยืนยันการโอนถ่ายเวลาการบินหรือการแลกเปลี่ยนเวลาการบิน หากปรากฏว่า</p> <p>(๑) การโอนถ่ายเวลาการบินหรือการแลกเปลี่ยนเวลาการบินเป็นไปโดยไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามระเบียบนี้</p> <p>(๒) เป็นกรณีเกินขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน</p>	<p>Article 54. All the transfers or swaps 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:</p> <p>(1) The swap or transfer is not in conformity with the requirements of these Rules;</p> <p>(2) Declared airport capacities would be exceeded.</p>
<p>ข้อ ๕๕ ห้ามผู้ทำการบินรายใหม่โอนถ่ายเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรเป็นระยะเวลาสองฤดูกาลการบินเดียวกัน เว้นแต่เป็นกรณีที่มีการเข้าควบคุมกิจการอย่างถูกต้องตามกฎหมายหรือเป็นการดำเนินการตามกฎหมายอื่นเนื่องมาจากการล้มละลาย</p>	<p>Article 55. Slots allocated to a new entrant, as defined, shall 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>ข้อ ๕๖ ห้ามผู้ทำการบินรายใหม่แลกเปลี่ยนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรเป็นระยะเวลาสองฤดูกาลการบินเดียวกัน เว้นแต่เพื่อเป็นการปรับปรุงเวลาให้ใกล้เคียงกับเวลาที่เคยได้ยื่นคำขอ</p>	<p>Article 56. Slots allocated to a new entrant shall 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>ข้อ ๕๗ การปฏิบัติการร่วมกัน (share operation) ซึ่งเป็นการใช้เวลาการบินซึ่งถือครองโดยสายการบินหนึ่ง แต่อีกสายการบินหนึ่งเป็นผู้ใช้เวลาการบินนั้น ให้สามารถกระทำได้ภายใต้ระเบียบนี้</p>	<p>Article 57. A shared operation involving slots held by one airline being used by another airline shall be governed by these Rules.</p>
<p>ข้อ ๕๘ สายการบินที่มีการปฏิบัติการร่วมกันจะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบล่วงหน้า เพื่อยืนยันลักษณะและความเป็นไปได้ของการปฏิบัติการดังกล่าว ทั้งนี้ สายการบินต้องให้ข้อมูลสำคัญแก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อยืนยันความเป็นไปได้และใช้ในการติดตามตรวจสอบเวลาการบิน โดยประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ชื่อของสายการบินที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการร่วมกัน</p> <p>(๒) รายละเอียดของเวลาการบินที่เกี่ยวข้อง เช่น หมายเลขเที่ยวบินที่ปฏิบัติการ</p> <p>(๓) ระยะเวลาในการดำเนินการปฏิบัติการร่วมกัน</p>	<p>Article 58. Airlines engaging in a shared operation shall notify the Slot Coordinator in advance to confirm the nature and feasibility of the operation. The information required by the Slot Coordinator to confirm feasibility and for slot monitoring purposes includes:</p> <p>(1) The names of the airlines involved;</p> <p>(2) The details of the slots involved, for example, operating flight number; and</p> <p>(3) The period of the shared operation.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๕๙ ในการปฏิบัติการร่วมกัน สายการบินผู้ถือครองเวลาการบินเดิมจะยังคงมีสิทธิที่จะได้รับประวัติการบิน และสายการบินที่ปฏิบัติการบิน (operating airline) จะไม่ได้รับประวัติการบิน โดยสายการบินผู้ถือครองเวลาการบินเดิมมีหน้าที่รับผิดชอบในการส่งคำขอรับการ จัดสรรเวลาการบินและยังคงควบคุมเวลาการบินจนกระทั่งวันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบิน</p>	<p>Article 59. Under a shared operation, the original slot holder retains historic precedence, not the operator of the slots. The slot holder is responsible for initial submissions and typically retains control of the slots until the Series Return Deadline.</p>
<p>ข้อ ๖๐ ในการจัดการเวลาการบินแบบวันต่อวัน ภายหลังจากวันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบิน สายการบินที่เกี่ยวข้องควรทำความตกลงร่วมกันกับหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินในรูปแบบการโอนถ่ายเวลาการบินไปยังสายการบินที่ปฏิบัติการบิน</p>	<p>Article 60. Day-to-day management of the slots (the authority to amend and cancel slots on an ad hoc basis) after the Series Return Deadline should be agreed between the airlines concerned and the Slot coordinator but will typically transfer to the operating airline.</p>
<p>ข้อ ๖๑ สายการบินที่ปฏิบัติการบินมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการบินโดยใช้เวลาการบินทั้งหมดและต้องปฏิบัติการบินจริงให้เป็นไปตามเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรด้วย</p>	<p>Article 61. The operating airline is responsible for all usage and performance requirements.</p>
<p>ข้อ ๖๒ เมื่อการสิ้นสุดการปฏิบัติการร่วมกัน หรือหากสายการบินที่ปฏิบัติการบินถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือถูกเพิกถอนการอนุญาตจากผู้อำนวยการในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ เวลาการบินที่ใช้ในการปฏิบัติการร่วมกันจะยังคงจัดสรรให้สายการบินผู้ถือครองเวลาการบินเดิม</p>	<p>Article 62. At the end of the shared operation or if the operating airline loses its operating license or the permission granted by the Director General in the case of foreign air operator, the slots involved in a shared operation remain allocated to the original slot holder.</p>
<p>ส่วนที่ ๑๑ การถือครองและการส่งคืนเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๖๓ สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินสามารถถือครองเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะเมื่อใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือการอนุญาตจากผู้อำนวยการในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ หรือใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล แล้วแต่กรณี ยังมีผลใช้บังคับอยู่เท่านั้น หากใบอนุญาตหรือการอนุญาตนั้นสิ้นผลเวลาการบินที่เคยได้รับจัดสรรจะกลับคืนยังกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลาโดยอัตโนมัติ</p>	<p>Part 11 Holding and Returning of Slots</p> <p>Article 63. Slots can only be held by an airline or aircraft operator with a valid air operating license or with effective permission granted by the 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 be granted with permission, its slots shall revert to the slot pool automatically.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๖๔ สายการบินสามารถถือครองเวลาที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะกรณีที่มีแผนทำการบิน การโอนถ่ายหรือแลกเปลี่ยนเวลาการบินหรือการปฏิบัติการร่วมกับสายการบินอื่น หากสายการบินไม่มีแผนจะทำการบินจะต้องส่งคืนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วโดยไม่มีข้อจำกัด</p> <p>ในกรณีที่สายการบินแต่งตั้งตัวแทนเพื่อยื่นคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินต่อหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน ตัวแทนของสายการบินดังกล่าวต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการถือครองและการส่งคืนเวลาการบินตามความในส่วนี้ด้วย และให้ถือว่ากระทำของตัวแทนของสายการบินเป็นการกระทำของสายการบินเอง</p>	<p>Article 64. Airlines may only hold slots that they intend to operate, transfer, swap or use in a shared operation. Airlines must immediately return any slots not being used.</p> <p>In a case where an airline appointed a representative to apply to the Slot Coordinator for slot allocation, such representative shall follow the rules on holding and returning of slots in this part and its acts shall be deemed as those undertaken by the airline.</p>
<p>ข้อ ๖๕ หากไม่มีแผนจะทำการบิน สายการบินจะต้องส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรโดยไม่ช้ากว่าวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน</p> <p>หากสายการบินส่งคืนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรแบบการทำการบินต่อเนื่องภายหลังจากวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะพิจารณาจัดสรรเวลาให้เป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วงการเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเดียวกันในปีถัดไป</p>	<p>Article 65. 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>ข้อ ๖๖ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องจัดทำและเผยแพร่รายชื่อสายการบินที่ทำการส่งคืนเวลาการบินช้ากว่ากำหนดวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน เว้นแต่กรณีตามข้อ ๖๘ และข้อ ๖๙</p>	<p>Article 66. The Slot Coordinator shall maintain and publish a list of airlines that return slots later than the Slot Return Deadline, excluding those under Article 68 and Article 69.</p>
<p>ข้อ ๖๗ สายการบินที่หยุดทำการบิน ณ สนามบินใดจะต้องส่งคืนเวลาการบินทั้งหมดที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วทันทีสำหรับช่วงระยะเวลาที่เหลืออยู่ของฤดูกาลการบินปัจจุบันและฤดูกาลการบินถัดไปถ้าได้รับการจัดสรรไปแล้ว และให้แจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินด้วยว่าจะใช้เวลาการบินต่อไปในอนาคตหรือไม่</p> <p>ในกรณีที่สายการบินไม่ให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการพิจารณาของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินภายในเวลาที่กำหนด หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจเพิกถอนเวลาการบินและนำเวลาการบินนั้นจัดสรรให้แก่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินรายอื่นได้</p>	<p>Article 67. 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 any airline fails 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>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๖๘ สายการบินอาจได้รับการจัดสรรเวลาการบินเป็นการชั่วคราวในระหว่างที่ยังไม่ได้รับสิทธิการบิน แต่ถ้าหากสายการบินไม่ได้รับสิทธิการบินจะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบโดยไม่ชักช้า</p>	<p>Article 68. 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 ๖๙ ในกรณีที่สายการบินล้มละลายหรือถูกพิทักษ์ทรัพย์ ผู้แทนของสายการบินจะต้องเข้าเจรจากับหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อหารือเกี่ยวกับแผนทำการบินในอนาคตและให้ข้อมูลและรายละเอียดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์</p> <p>หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินสงวนสิทธิ์ในการเก็บเวลาการบินของสายการบินที่ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนสิ้นผลหรือสายการบินที่ถูกเข้าควบคุมกิจการอย่างเป็นทางการ</p> <p>สายการบิน ผู้แทนตามกฎหมาย หรือสำนักงานหรือหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของต่างประเทศสำหรับสายการบินต่างประเทศ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ทราบถึงสถานะของสายการบินอย่างต่อเนื่อง หากสายการบินไม่ให้ข้อมูลแก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเกี่ยวกับสถานะของตนภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือหากไม่มีการคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยล้มละลาย หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจนำเวลาการบินมาจัดสรรให้แก่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินรายอื่นได้</p>	<p>Article 69. 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.</p> <p>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.</p> <p>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 prior 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.</p>
<p>ส่วนที่ ๑๒ การติดตามตรวจสอบเวลาการบิน</p> <p>ข้อ ๗๐ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะติดตามตรวจสอบการทำการบินของสายการบินว่าสอดคล้องกับเวลาการบินที่จัดสรรให้</p> <p>การติดตามตรวจสอบเวลาการบินตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินดำเนินการร่วมกับผู้ดำเนินการสนามบิน โดยจะต้องคำนึงถึงเวลาและพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินที่สำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสนามบินนั้นด้วย</p>	<p>Part 12 Slot Performance Monitoring</p> <p>Article 70. The Slot Coordinator shall monitor the conformity of airlines' operations with the slot allocated to them.</p> <p>For monitoring purpose in paragraph one, the Slot Coordinator shall cooperate with airport operator and shall base their consideration on time and other critical parameter of that airport.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๗๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสนามบินจะต้องมั่นใจได้ว่าข้อมูลที่จะส่งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเป็นข้อมูลที่มีคุณภาพ เป็นปัจจุบัน และมีที่มาจากแหล่งข้อมูลที่เหมาะสม</p>	<p>Article 71. The responsible authority in the airport shall ensure that the Slot Coordinator receive frequent, quality, operational data from the most appropriate source.</p>
<p>ข้อ ๗๒ ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจงใจทำการบินหรือวางแผนการบินที่ไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไว้ หรือได้ทำการบินไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรบ่อยครั้ง อาจถือว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด (Slot Misuse)</p>	<p>Article 72. It shall be deemed as slot misuse 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>ข้อ ๗๓ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะถือว่าสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจงใจหรือทำการบินในลักษณะดังต่อไปนี้บ่อยครั้ง เป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด</p> <p>(๑) การทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>(๒) การทำการบินในเวลาการบินที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรรอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>(๓) การทำการบินด้วยวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรรอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>(๔) การถือครองเวลาการบินโดยที่ไม่มีเจตนาที่จะทำการบิน โอนถ่าย แลกเปลี่ยนเวลาการบิน หรือใช้ในการปฏิบัติการร่วมกัน</p> <p>(๕) การยื่นขอรับการจัดสรรเวลาสำหรับการทำการบินไม่เป็นไปตามจริง โดยมีเจตนาที่จะให้ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในลำดับที่สูงขึ้นตามที่ระบุไว้ในส่วนที่ ๘</p> <p>หากกรณีตามวรรคหนึ่งเกิดจากปัจจัยที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่อาจคาดการณ์ได้หรือไม่อาจควบคุมได้ จะไม่ถือว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด</p>	<p>Article 73. The Slot Coordinator shall identify that airline or aircraft operator's slot misuse for intentional and repeated cases of:</p> <p>(1) Operations without a slot;</p> <p>(2) Operations of a slot at a significantly different time;</p> <p>(3) Operations of a slot in a significantly different way;</p> <p>(4) Holding slots with no intention to operate, transfer, swap, or use in a shared operation;</p> <p>(5) Application for slot allocation for an operation other than that indicated, with the intention of gaining improved priority as specified in Part 8.</p> <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>ข้อ ๗๔ เมื่อปรากฏว่ามีกรณีการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินให้ดำเนินการส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้องเพื่อให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ความเห็นชอบ</p> <p>ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่ส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้อง หรือยังดำเนินการบินในลักษณะที่ถือได้ว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิดหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจพิจารณาใช้มาตรการ ดังนี้</p>	<p>Article 74. Where the misuse of slots has been identified, the Slot Coordinator shall inform the airline or aircraft operator to submit a performance improvement plan to the Slot Coordinator for approval.</p> <p>Where the airline or aircraft operator does not submit the performance improvement plan or slot misuse continues, the Slot Coordinator may consider imposing the following disciplinary actions:</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>(๑) ในกรณีตั้งใจทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาอย่างต่อเนื่อง ให้นำเสนอคณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณามาตรการในการลงโทษ</p> <p>(๒) ในกรณีที่ทำการบินในเวลาหรือวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับการจัดสรรอย่างต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ ให้งดสิทธิที่จะได้รับประวัติการบิน</p> <p>(๓) ในกรณีที่ถือครองหรือการยื่นขอรับการจัดสรรเวลาโดยไม่มีเจตนาที่จะทำการบินให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินนั้นได้รับการพิจารณาจัดสรรเวลาการบินเป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วงการเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเทียบเท่าถัดไป</p> <p>ก่อนที่จะใช้มาตรการตามวรรคสอง สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจะต้องได้รับโอกาสตามสมควรในการชี้แจงข้อเท็จจริงและแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องก่อน</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 intention 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 imposed.</p>
<p>ข้อ ๗๕ การติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกับสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน แล้วแต่กรณี จะต้องเป็นไปอย่างทันท่วงที หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะแจ้งเตือน หากตรวจสอบพบการทำการบินไม่ตรงตามที่ได้รับจัดสรรโดยเร็ว เพื่อให้โอกาสในการยื่นคำขอเพื่อปรับปรุงตารางการบินได้ตามที่จำเป็น</p> <p>สายการบินและผู้ดำเนินการบินจะต้องแจ้งตอบเมื่อได้รับการแจ้งเตือนหรือร้องขอข้อมูลจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน หรือแจ้งให้ทราบถึงเหตุการณ์ที่ทำให้การทำการบินหยุดชะงักหรือเหตุสุดวิสัยโดยทันที</p>	<p>Article 75. 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>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ส่วนที่ ๑๓ เหตุสุดวิสัย</p> <hr/> <p>ข้อ ๗๖ เมื่อมีกรณีการปฏิบัติการบินไม่ตรงเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรหรือกรณีไม่ใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินและหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินพิจารณาหาสาเหตุของกรณีดังกล่าว</p>	<p>Part 13 Force Majeure</p> <hr/> <p>Article 76. The Slot Coordinator or Facilitator shall take into account the causes of poor punctuality or non-utilisation of slots.</p>
<p>ข้อ ๗๗ เหตุการณ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยด้วย</p> <p>(๑) มีคำสั่งห้ามอากาศยานแบบที่จะทำการบินมิให้ขึ้นบินเป็นการทั่วไป หรือมีคำสั่งห้ามใช้แบบเครื่องยนต์ของอากาศยานที่จะทำการบินนั้น</p> <p>(๒) การปิดสนามบินหรือห้วงอากาศ</p> <p>(๓) มีเหตุการณ์รุนแรงที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการบิน ณ สนามบินที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยมีระยะเวลาานพอที่ส่งผลกระทบต่อตารางการบินที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามเส้นทางการบินที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว</p> <p>(๔) มีการจงใจขัดขวางการให้บริการการบิน ซึ่งทำให้สายการบินไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนได้</p> <p>(๕) มีเหตุการณ์ทางธรรมชาติที่ทำให้ต้องปิดสนามบิน หรือเส้นทางเข้าสู่สนามบิน หรือการเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดจาก</p> <p>(ก) ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว อุทกภัย สึนามิ หรือเหตุการณ์ทางธรรมชาติอย่างอื่นที่มีผลทำให้โครงสร้างพื้นฐานสำคัญของสนามบินได้รับความเสียหาย หรือ</p> <p>(ข) ถ้าภูเขาไฟ ลมพายุ หิมะ หมอก หรือสภาพอากาศที่เป็นเหตุให้ต้องปิดหรือจำกัดพื้นที่ห้วงอากาศโดยรอบสนามบิน</p> <p>(๖) มีอุบัติเหตุหรืออุปสรรคที่เป็นกรกระทำของมนุษย์ซึ่งทำให้ต้องปิดสนามบินหรือเส้นทางเข้าสู่สนามบินหรือการเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินที่เกิดจาก</p>	<p>Article 77. The following events are qualified as force majeure:</p> <p>(1) grounding of the aircraft of the particular types with particular engine type generally used for the air service in question;</p> <p>(2) closure of an airport or airspace;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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> <p style="margin-left: 40px;">i. A volcano, earthquake, meteorite, tsunami, or other physical disruption imparts structural damage upon critical airport infrastructure;</p> <p style="margin-left: 40px;">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>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>(ก) อุบัติเหตุ การรั่วไหลของสารเคมีอันตรายหรือสารกัมมันตรังสี หรือเหตุการณ์ที่เป็นอันตราย ซึ่งทำให้จำเป็นต้องปิดสนามบินหรือทางเข้าสู่สนามบินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือ</p> <p>(ข) ความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่เกิดขึ้นกับทางเข้าสู่สนามบิน เช่น สะพานถล่มหรือการปิดอุโมงค์</p> <p>(๗) มีการปิดสนามบิน ทางเข้าสู่สนามบิน หรือทางเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินที่เกิดจาก</p> <p>(ก) การทำสงครามหรือการก่อการร้ายซึ่งเป็นอันตรายต่อโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินโดยตรง หรือเกิดผลทางอ้อมให้ระดับความปลอดภัยและระดับการรักษาความปลอดภัยของสนามบินลดลงจนกระทั่งต่ำกว่าระดับที่ยอมรับได้ หรือ</p> <p>(ข) การก่อความวุ่นวายซึ่งเป็นอุปสรรคในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน เช่น การยึดสนามบินหรือการปิดกั้นจุดเข้า-ออกสนามบิน</p> <p>(๘) การนัดหยุดงาน การผลงงาน การปิดงาน อันเนื่องมาจาก</p> <p>(ก) การกระทำจากภายนอกสนามบินซึ่งขัดขวางการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน</p> <p>(ข) การกระทำจากภายในสนามบินซึ่งทำให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่สามารถทำการบินตามตารางการบินได้</p> <p>(ค) การปิดสนามบินโดยคำสั่งของผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่บริหารห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง อันเนื่องมาจากเหตุการณ์เฉพาะหน้าและมีการประกาศในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)</p> <p>(ง) มีคำสั่งปิดสนามบินซึ่งเป็นไปตามแผนงานของผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่บริหารห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีการหารือกับผู้ใช้งานสนามบินแล้ว</p> <p>(จ) มีการห้ามเข้าออกประเทศ การปิดกั้น หรือการกระทำทางการเมืองที่มีผลต่อสิทธิการบิน สิทธิการบินผ่าน การควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือทำให้เกิดข้อจำกัดด้านอื่น ๆ</p> <p>(ฉ) มีการระบาดของโรคร้ายแรงซึ่งมีผลต่ออุปสงค์การเดินทางไปยังประเทศหรือภูมิภาค</p> <p>(๙) เหตุผลทางเทคนิคอย่างอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับสนามบินอันเป็นเหตุให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่สามารถให้บริการได้เป็นการทั่วไป</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>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 or aircraft operator to offer the service in general.</p>

<p>ระเบียบ กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒</p>	<p>Rules of the Civil Aviation Authority of Thailand on Criteria for Slot Allocation for Airport Arrival and Departure of Aircraft B.E. 2562 (2019)</p>
<p>ข้อ ๗๘ ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยตามข้อ ๗๗ ให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินแจ้งหน่วยงานจัดสรรเวลาการบินทราบทันทีที่เหตุสุดวิสัยนั้นสิ้นสุดลง และเมื่อหน่วยงานจัดสรรเวลาการบินได้ยืนยันข้อเท็จจริงแล้วจะถือว่าเที่ยวบินนั้นเป็นเที่ยวบินที่ได้ทำการบินตรงเวลาและไม่กระทบสิทธิในการได้รับประวัติการบิน</p>	<p>Article 78. In case of force majeure under Article 77, the airline and aircraft operator shall inform the Slot Coordinator immediately after force majeure cease and when the Slot Coordinator already confirms the facts, it shall be deemed that flights affected by cases of force majeure as punctually operated and will count towards historic eligibility calculations as operated.</p>
<p>ข้อ ๗๙ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการสนามบินระดับสองไม่ประสงค์จัดตั้งหรือมอบหมายหน่วยงานอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน และร้องขอหน่วยงานจัดสรรเวลาการบินให้ดำเนินการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินของตน หากหน่วยงานจัดสรรเวลาการบินยอมรับการร้องขอดังกล่าว ให้หน่วยงานจัดสรรเวลาการบินดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินระดับสาม</p> <p>การทำการบิน ณ สนามบินระดับสองที่หน่วยงานจัดสรรเวลาการบินยอมรับดำเนินการตามวรรคหนึ่ง สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินต้องได้รับการจัดสรรเวลาการบินก่อนทำการบินทุกครั้ง</p>	<p>Article 79 In a case where an airport operator of level 2 airport does not desire to appoint or designate its facilitator and requests the Slot Coordinator for the slot allocation for such airport and the Slot Coordinator accepted the request, the Slot Coordinator shall proceed by the following the criteria for slot allocation for level 2 airports.</p> <p>An airline or aircraft operator at a level 2 airport whose request for slot allocation was accepted by the Slot Coordinator under paragraph one must have a slot allocated to it before operating at the level 2 airports.</p>
<p>ข้อ ๘๐ บรรดาคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินซึ่งได้ยื่นไว้ก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับและยังอยู่ระหว่างการพิจารณาให้ถือว่าเป็นคำขอตามระเบียบนี้ และให้หน่วยงานจัดสรรเวลาการบินดำเนินการกับคำขอดังกล่าวตามระเบียบนี้</p>	<p>Article 80. All applications for slot allocation submitted prior to the date on which these Rules comes into force and still in the process of consideration shall be deemed as the application in accordance with these Rules and the Slot Coordinator shall consider them as applications for slot in accordance with these Rules and shall treat them following these Rules.</p>
<p>ข้อ ๘๑ บรรดาคำขอรับการจัดเวลาการบินของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูหนาว ๒๕๖๓/๒๕๖๔ ให้ยื่นต่อหน่วยงานอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน ณ สนามบินระดับสองเพื่อดำเนินการกับคำขอจัดเวลาการบินนั้นตามปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน</p> <p>ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ (นายจุฬา สุขมานพ) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>Article 81. All applications of the airline or aircraft operator for schedule allocation of winter scheduled 2563/2564 (2020/2021) shall be submitted to the Facilitator at Level 2 airport for proceeding with such allocation applications according to the calendar.</p> <p>Given on 24<sup>th</sup> December B.E. 2562 (2019) -Signature- (Chula Sukmanop) Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand</p>