



ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ฉบับที่ ๓๖
ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดเส้นทางบินในช่วงการบินเดินทาง

ตามที่มาตรา ๑๖/๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดว่า เมื่อคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศของประเทศไทยตามมาตรา ๑๕ (๔) แล้วให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อประโยชน์ของความปลอดภัยในการบิน (๑) ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศให้เกิดประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดเกี่ยวกับระยะสูงที่ปลอดภัยในการทำการบิน พกติการณ์เพื่อความปลอดภัย และการป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานด้วยกัน ระหว่างอากาศยานกับยานพาหนะและวัตถุบนพื้นดินหรือพื้นน้ำ และระหว่างอากาศยานกับวัตถุในอากาศ โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนได้กำหนดนโยบายการใช้ห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ดังนั้น เพื่อให้มีมาตรการในการกำหนดเส้นทางบินในช่วงการบินเดินทางที่จะสนับสนุนการใช้ห้วงอากาศของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ และมาตรา ๑๖/๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดเส้นทางบินในช่วงการบินเดินทางไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๖ ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดเส้นทางบินในช่วงการบินเดินทาง”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ในข้อบังคับนี้

“เส้นทางบิน” หมายความว่า เส้นทางเอทีเอส (ATS Route) สำหรับการปฏิบัติการบินในช่วงการบินเดินทาง (En-route)

“เส้นทางเอทีเอส (ATS Route)” หมายความว่า เส้นทางที่กำหนดไว้เพื่อให้การจราจรเกิดความคล่องตัว ตามความจำเป็นสำหรับการให้บริการจราจรทางอากาศ

“จุดสำคัญ (Significant Point)” หมายความว่า ตำแหน่งอ้างอิงที่กำหนดไว้บนเส้นทางบินหรือวิธีการบินของอากาศยาน เพื่อใช้ประโยชน์ในการนำทางและการให้บริการจราจรทางอากาศ

“เส้นทางคอนเวนชันแนล (Conventional Route)” หมายความว่า เส้นทางบินที่จัดตั้งโดยอ้างอิงจากเครื่องช่วยการเดินอากาศภาคพื้น (Ground - Based Navigation Aids)

“เส้นทางแอเรียเนวิเกชัน (Area Navigation Route)” หมายความว่า เส้นทางบินที่จัดตั้งสำหรับอากาศยานที่สามารถปฏิบัติการบินโดยวิธีการเดินอากาศในพื้นที่ (Area Navigation - RNAV)

“วิธีการเดินอากาศในพื้นที่ (Area Navigation - RNAV)” หมายถึง วิธีการนำทางที่ทำให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการในวิถีการบินใด ๆ ภายในพื้นที่ให้บริการของ Station-referenced Navigation Aids หรือภายในขอบเขตความสามารถของ Self-contained Aids หรือการใช้ทั้งสองอย่างข้างต้นร่วมกัน

“เส้นทางสำหรับบริการแนะนำการจราจรทางอากาศ (Advisory Route)” หมายความว่า เส้นทางที่จัดให้มีบริการแนะนำการจราจรทางอากาศ

“ระยะสูงต่ำสุดของเที่ยวบิน (Minimum Flight Altitude)” หมายความว่า ความสูงต่ำสุดที่กำหนดให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการบินได้ โดยมีระยะห่างที่เพียงพอจากสิ่งกีดขวาง

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ ๔ ให้ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ และด้านการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน กำหนดเส้นทางบินโดยต้องจัดให้มีห้วงอากาศเพื่อความปลอดภัยตลอดเส้นทางบิน และมีระยะห่างที่เพียงพอระหว่างเส้นทางบินข้างเคียง

ข้อ ๕ การกำหนดเส้นทางบินตามข้อ ๔ ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) การกำหนดชื่อสำหรับเส้นทางบิน นอกเหนือจากเส้นทางสำหรับการบินเข้าสนามบิน และเส้นทางสำหรับการบินออกสนามบิน ให้ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

(ก) กลุ่มอักษรระบุประเภทและรูปแบบของเส้นทางบิน

๑) A, B, G และ R แทนส่วนหนึ่งของเส้นทางบินที่ใช้สำหรับภูมิภาคที่เป็นเส้นทางคอนเวนชันแนล (Conventional Route)

๒) L, M, N และ P แทนส่วนหนึ่งของเส้นทางบินที่ใช้สำหรับภูมิภาคที่เป็นเส้นทางแอเรียเนวิเกชัน (Area Navigation Route)

๓) H, J, V และ W แทนส่วนหนึ่งของเส้นทางบินที่ใช้ภายในราชอาณาจักรที่เป็นเส้นทางคอนเวนชันแนล (Conventional Route)

๔) Q, T, Y และ Z แทนส่วนหนึ่งของเส้นทางบินที่ใช้ภายในราชอาณาจักรที่เป็นเส้นทางแอเรียเนวิเกชัน (Area Navigation Route)

(ข) ชุดตัวเลขอารบิก 1 ถึง 999 ต่อท้ายอักษรระบุประเภทตาม (ก) โดยไม่ก่อให้เกิดความสับสน

(ค) หากจำเป็นต้องมีการระบุลักษณะเฉพาะของเส้นทางบิน ให้ใช้อักษรดังต่อไปนี้ขึ้นต้นและตามด้วยอักษรระบุประเภทตาม (ก)

๑) K แทนเส้นทางบินระดับต่ำสำหรับอากาศยานเฮลิคอปเตอร์

๒) U แทนเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ห้วงอากาศชั้นบน (Upper Airspace)

๓) S แทนเส้นทางบินสำหรับอากาศยานที่ปฏิบัติการบินด้วยความเร็วในย่านเหนือเสียงตลอดเวลาที่อยู่ภายในเส้นทางบิน

(ง) หากจำเป็นต้องมีการระบุประเภทของการให้บริการอื่นนอกเหนือจากการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศในเส้นทางบินตามที่สำนักงานกำหนดหรือตามข้อตกลงการเดินอากาศระหว่างภูมิภาคให้ใช้อักษรดังต่อไปนี้ต่อท้ายชุดตัวเลขตาม (ข)

๑) F แทนเส้นทางสำหรับบริการแนะนำการจราจรทางอากาศ (Advisory Route)

๒) G แทนเส้นทางบินที่มีการให้บริการข้อมูลสำหรับเที่ยวบินเพียงอย่างเดียว

(จ) การกำหนดชื่อสำหรับเส้นทางบินตามข้อมูล (ก) ถึง (ง) ควรมีอักษรและตัวเลขรวมกันไม่เกิน ๕ อักขระ แต่ไม่ว่ากรณีใดต้องไม่เกิน ๖ อักขระ

ทั้งนี้ ชื่อสำหรับเส้นทางบินไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ภายในระยะเวลา ๑ ปีนับจากวันที่มีการยกเลิกเส้นทางบินนั้น

(๒) การกำหนดจุดสำคัญ (Significant Point) บนเส้นทางบิน ให้ระบุพิกัดตำแหน่งจากตำแหน่งเครื่องช่วยการเดินอากาศ หรือสัญญาณเครื่องช่วยการเดินอากาศ หรือระบบนำทางโดยวิธีการเดินอากาศในพื้นที่ (Area Navigation - RNAV) หรือตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ โดยการระบุชื่อของจุดสำคัญ (Significant Point) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

(ก) จุดสำคัญ (Significant Point) ที่ตั้งอยู่ตำแหน่งเดียวกันกับเครื่องช่วยการเดินอากาศ ให้ใช้รหัสระบุ (Identification) ของเครื่องช่วยการเดินอากาศนั้น

(ข) จุดสำคัญ (Significant Point) ที่ใช้การอ้างอิงตำแหน่งจากสัญญาณของเครื่องช่วยการเดินอากาศ และการระบุพิกัดจากระบบนำทางโดยวิธีการเดินอากาศในพื้นที่ (Area Navigation - RNAV) ให้ใช้การระบุชื่อด้วยการกำหนด ๕ ตัวอักษร (5 Letter Name Codes) ที่ผ่านการลงทะเบียนบนระบบ ICAO International Codes and Route Designators (ICARD) เรียบร้อยแล้ว โดยชื่อต้องไม่ก่อให้เกิดความสับสนต่อการออกเสียง และการได้ยินขณะสื่อสารระหว่างนักบินและพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๓) การกำหนดระยะสูงต่ำสุดของเที่ยวบิน (Minimum Flight Altitude) ให้เป็นไปตามเอกสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) DOC 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations Volume II Construction of Visual and Instrument Flight Procedures โดยต้องมีการตรวจสอบ (Validation) ที่เหมาะสม เพื่อให้เส้นทางบินมีความปลอดภัย ถูกต้อง และครบถ้วนต่อการปฏิบัติการบิน

(๔) การกำหนดระยะห่างระหว่างเส้นทางบินต้องพิจารณาถึงปริมาณเที่ยวบิน ทิศทางของวิธีการบิน ความสามารถของอากาศยานในการรักษาตำแหน่งให้อยู่บนเส้นทางบินที่กำหนด และปัจจัยด้านการบริการการจราจรทางอากาศ และต้องมีการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Assessment) เพื่อให้มั่นใจว่าระยะห่างที่กำหนดนั้น มีระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety)

ข้อ ๖ ให้ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ หรือด้านการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเสนอการกำหนดเส้นทางบินตามข้อ ๔ ต่อผู้อำนวยการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน

ผู้อำนวยการจะพิจารณาให้ความเห็นชอบเส้นทางบินที่กำหนดตามวรรคหนึ่งเมื่อปรากฏว่าการกำหนดเส้นทางบินที่ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ หรือด้านการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเสนอเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ ๕

ข้อ ๗ เส้นทางบินที่ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ หรือด้านการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินกำหนดไว้ก่อนที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลใช้บังคับ หากเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ ๔ ให้ถือว่าเส้นทางบินนั้นได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการตามข้อบังคับฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๘

พลอากาศเอก

(มนต์ ชวนะประยูร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย