



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

วิธีปฏิบัติภายในประเทศสำหรับหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องกับแผนรับภาวะฉุกเฉิน
ด้านบริการจราจรทางอากาศ
(Thailand ATM Contingency Arrangements)

CAAT-GM-AND-ATMC

ฉบับที่ 01

ปรับปรุงครั้งที่: 00

วันที่ออกเอกสาร: 8 กันยายน 2569

อนุมัติโดย

พลอากาศเอก

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, cursive letters.

(มนต์ ชวนะประยูร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อักษรย่อ

ตัวย่อ	ความหมาย
ACC	Area Control Center
AEROTHAI	Aeronautical Radio of Thailand Limited
AIM	Aeronautical Information Management
AMC	Airspace Management Cell (Thailand)
AOC	Airline Operators Committee
AOCG	Air Traffic Management Operational Contingency Group
AOT	Airports of Thailand Public Company Limited
ASM	Airspace Management
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
BKP	Bangkok Airways Public Company Limited
CAAT	Civil Aviation Authority of Thailand
CCC	Central Coordinating Committee
CCT	Contingency Coordination Team
CNS	Communication Navigation Surveillance
DGR	Dangerous goods
DOA	Department of Airport
FIR	Flight Information Region
IATA	International Air Transportation Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
MET	Meteorology
NOF	International NOTAM Office
NOTAM	Notice to Airmen
RCC	Rescue Coordination Center
RTAF	Royal Thai Air Force
RTN	Royal Thai Navy
TBD	To be determined
THAIPA	Thai Pilot Association
TMD	Thai Meteorological Department

คำนิยาม

คำ	ความหมาย
สถานการณ์ฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency)	สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินให้บริการจราจรทางอากาศหรือบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องจนไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ หรือจำเป็นต้องดำเนินแผนรองรับภาวะฉุกเฉินเพื่อรักษาความปลอดภัยและความต่อเนื่องของการให้บริการ
แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan)	แผนและมาตรการรองรับสถานการณ์ที่ส่งผลให้การให้บริการจราจรทางอากาศ หรือบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องไม่สามารถดำเนินการได้ตามปกติ หรือมีความเสี่ยงที่จะหยุดชะงัก โดยกำหนดแนวทางการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมาตรการในการรักษาความปลอดภัย ความต่อเนื่อง และความเป็นระเบียบของการปฏิบัติการบิน รวมถึงการฟื้นฟูการให้บริการกลับสู่ภาวะปกติเมื่อสถานการณ์คลี่คลาย
ระดับของแผนรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Hierarchy of contingency plans)	ระดับของแผน ATM Contingency แบ่งตามขอบเขตผลกระทบและการประสานงาน Level 1 – แผนรองรับภาวะฉุกเฉินภายในประเทศ (Domestic/Internal State Plan) Level 2 – แผนรองรับภาวะฉุกเฉินที่ต้องประสานงานระหว่างรัฐ (Coordinated Inter-State Plan) Level 3 – แผนรองรับภาวะฉุกเฉินระดับอนุภูมิภาคหรือภูมิภาค (Sub-Regional/Regional Plan)
ประเภทของภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Categories of contingency plans)	Category A – ห้วงอากาศปลอดภัย แต่การให้บริการจราจรทางอากาศถูกจำกัดหรือไม่สามารถให้บริการได้ Category B – ห้วงอากาศไม่ปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบิน Category C – ห้วงอากาศไม่สามารถใช้งานได้ หรือควรหลีกเลี่ยง
การเตรียมการรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Arrangements)	การเตรียมการและมาตรการที่กำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อรองรับกรณีการให้บริการจราจรทางอากาศไม่สามารถดำเนินการได้ตามปกติ หรือมีข้อจำกัด อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยครอบคลุมโครงสร้างการบริหารและการประสานงาน ขั้นตอนปฏิบัติ การจัดการห้วงอากาศ เส้นทางบิน ระบบการสื่อสาร การให้บริการจราจรทางอากาศ และมาตรการด้านปฏิบัติการที่จำเป็น เพื่อรักษาความปลอดภัย ความต่อเนื่อง และความเป็นระเบียบของการจราจรทางอากาศ จนกว่าจะสามารถกลับเข้าสู่การปฏิบัติการตามปกติ

คำ	ความหมาย
บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS)	บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) ได้แก่ - Aerodrome Control Service : บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เขตสนามบิน - Approach Control Service : บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบิน - Area Control Service : บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน
Central Coordinating Committee (CCC)	คณะกรรมการประสานงานสถานการณ์ฉุกเฉิน จัดตั้งขึ้นเพื่อกำกับดูแล การบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency)
ATM Operational Contingency Group (AOCG)	กลุ่มปฏิบัติการที่รับผิดชอบการประสานงานและการดำเนินการภาคปฏิบัติ ภายใต้ CCC
Contingency Coordination Team (CCT)	ทีมประสานงานระหว่างประเทศด้าน ATM Contingency ระหว่าง ประเทศไทย ICAO APAC รัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแลกเปลี่ยน ข้อมูลและประสานการดำเนินงาน
ศูนย์ควบคุมเขตการบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre: Bangkok ACC)	หน่วยให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน ภายในเขตแกลงข่าว การบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปอย่าง ปลอดภัย มีระเบียบ และมีความคล่องตัว ดำเนินการโดยบริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR)	ห้วงอากาศที่ประเทศไทยรับผิดชอบในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) และให้บริการการเดินอากาศ (ANS) ตามที่กำหนดโดย ICAO
ประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)	ข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศที่จะต้องออกประกาศ ทันที ซึ่งเป็นข่าวสารลักษณะชั่วคราวที่มีระยะเวลาไม่เกินสาม เดือน หรือ เป็นข่าวสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอย่างถาวรที่มีนัยสำคัญต่อ การปฏิบัติการ หรือเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างชั่วคราวที่มีระยะเวลายาวเกิน สามเดือน แต่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบโดยเร็ว ทั้งนี้ ไม่รวมถึง ข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีเนื้อหาหมากหรือเป็น รูปภาพ

คำ	ความหมาย
<i>Traffic Information Broadcast by Aircraft: TIBA</i>	การออกอากาศข้อมูลจราจรทางอากาศโดยนักบิน ใช้ในกรณีที่ ATS ใน Bangkok FIR ไม่สามารถให้บริการได้ โดยนักบินจะออกอากาศ ตำแหน่ง ระดับความสูงของเพดานบิน และความตั้งใจในการบิน ทางความถี่ 128.95 MHz เพื่อให้อากาศยานในบริเวณเดียวกันรับทราบและเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน
<i>Flight Information Service: FIS</i>	บริการที่จัดให้เพื่อให้คำแนะนำและข้อมูลที่จำเป็นและเป็นประโยชน์ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการบินให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยอาจครอบคลุมข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยา สภาพสนามบิน ระบบช่วยการเดินอากาศ อันตรายต่อการบิน และข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการบินตามที่ ICAO กำหนด
<i>การจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)</i>	บริการการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ โดยการบริหารความสอดคล้องกันระหว่างปริมาณการจราจรทางอากาศกับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในพื้นที่ ให้บริการต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติการบินและการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
<i>สนามบินที่กำหนดไว้สำหรับแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Designated ATM Contingency Aerodrome)</i>	สนามบินที่กำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อรองรับการปฏิบัติการของอากาศยาน ในช่วงที่มีการประกาศใช้แผน ATM Contingency โดยอาจใช้เป็นสนามบินสำหรับให้อากาศยานลงจอดตามการประสานงานหรือการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เมื่อบริการจราจรทางอากาศไม่สามารถให้บริการได้ หรือให้บริการได้อย่างจำกัด ทั้งนี้ไม่ถือเป็นสนามบินสำรอง (Alternate Aerodrome) ตามข้อกำหนดการวางแผนการบิน

ประวัติการจัดทำ/แก้ไข

ฉบับที่	ปรับปรุงครั้งที่	วันที่ออกเอกสาร	เนื้อหาการจัดทำ/แก้ไข โดยสรุป
01	00	08-กันยายน-2569	จัดทำวิธีปฏิบัติภายในประเทศสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Thailand ATM Contingency Arrangements) ให้สอดคล้องตามแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan for flights Transiting the Bangkok FIR) Issue 02 Revision 04 ที่มีผลบังคับใช้ 30 มิถุนายน 2569

สารบัญ

อักษรย่อ.....	1
คำนิยาม	2
ประวัติการจัดทำ/แก้ไข	5
สารบัญ	6
0. บทนำ.....	7
0.1 วัตถุประสงค์.....	7
0.2 การนำวิธีปฏิบัติไปใช้.....	7
0.3 ขอบเขตของแนวปฏิบัติ.....	7
0.4 การฝึกซ้อมและทบทวนแผน.....	12
1. ATM Contingency Arrangements	13
1.1 มาตรการที่ใช้ในการดำเนินการตาม ATM Contingency Arrangements	13
2. การบริหารจัดการแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ	15
2.1 โครงสร้างการบริหารจัดการ	15
3. มาตรการด้านปฏิบัติการและข้อมูลเชิงเทคนิค	18
3.1 FIR ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินแผนฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ.....	18
3.2 โครงสร้าง Contingency Route และ Flight Level Structure.....	18
3.3 สนามบินที่กำหนดสำหรับแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ.....	21
3.4 การติดตามตำแหน่งอากาศยานที่ปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน Contingency Route	21
3.5 การบริหารจัดการห้วงอากาศ.....	22
4. ขั้นตอนวิธีปฏิบัติในการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านการจราจรทางอากาศ	23
4.1 ระยะเวลาการดำเนินการ.....	23
4.2 แผนภาพ ATM Contingency Activation Flow	23
4.3 ขั้นตอนการดำเนินการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ	24
Appendix A: Central Coordinating Committee (CCC).....	31
Appendix B: ATM Operational Contingency Group (AOCG).....	35
Appendix C: Contact Details of the Civil Aviation Authorities and Organizations	38
Appendix D: NOTAM Template	40
Appendix E: แบบฟอร์มการประกาศใช้และยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ	42
Appendix F: แบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉินและอากาศยานประสบอุบัติเหตุ	47
Appendix G: Thailand ATM Contingency Arrangements Activity Log	52

0. บทนำ

0.1 วัตถุประสงค์

วิธีปฏิบัติภายในประเทศสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงาน การประสานงาน และการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศภายในเขต Bangkok FIR

วิธีปฏิบัตินี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- กำหนดแนวทางการเตรียมความพร้อมและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- กำหนดบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกระบวนการประสานงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการตัดสินใจร่วมกันระหว่างหน่วยงาน
- สนับสนุนการดำเนินการตามแผนรับภาวะฉุกเฉินของประเทศไทย เพื่อให้การให้บริการจราจรทางอากาศดำเนินไปอย่างปลอดภัย ต่อเนื่อง และเป็นระเบียบ ภายใต้ข้อจำกัดของสถานการณ์ รวมทั้งรองรับการเปลี่ยนผ่านตั้งแต่การประกาศใช้แผน การดำเนินงานระหว่างสถานการณ์ฉุกเฉินจนถึงการกลับคืนสู่การปฏิบัติงานตามปกติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้ห้วงอากาศ การให้บริการการเดินอากาศ และการเชื่อมโยงการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ

0.2 การนำวิธีปฏิบัติไปใช้

วิธีปฏิบัตินี้ให้ใช้เมื่อประเมินแล้วว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR จนมีความจำเป็นต้องประกาศใช้มาตรการตามแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ เช่น การกำหนดเส้นทางบินฉุกเฉิน การจำกัดการใช้ห้วงอากาศ การปรับลดระดับการให้บริการ ATS หรือการถ่ายโอนการให้บริการจราจรทางอากาศบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่ FIR ของรัฐข้างเคียงตามข้อตกลงที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่การจัดตั้งกลไกการบริหารและการประสานงานตามโครงสร้างที่กำหนดไว้ในแผนรับภาวะฉุกเฉินฯ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการสถานการณ์

0.3 ขอบเขตของแนวปฏิบัติ

0.3.1 ขอบเขตของเหตุการณ์

วิธีปฏิบัตินี้ครอบคลุมเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลให้การให้บริการจราจรทางอากาศในเขต Bangkok FIR เกิดการหยุดชะงักบางส่วน หรือไม่สามารถให้บริการได้ทั้งหมด โดยพิจารณาจากสถานะของห้วงอากาศ (Airspace Status) และระดับการให้บริการจราจรทางอากาศ (ATS Service Status) เช่น

- การนัดหยุดงานของผู้ปฏิบัติงาน
- ระบบควบคุมการจัดการจราจรทางอากาศไม่สามารถใช้งานได้โดยสิ้นเชิง
- โรคระบาด
- ภัยธรรมชาติ
- สงครามกลางเมืองและเหตุการณ์ไม่สงบต่างๆ
- การปฏิบัติการทางทหาร เป็นต้น

0.3.2 ระดับของการตอบสนองต่อเหตุการณ์และสถานะห้วงอากาศ

ระดับของการตอบสนองต่อเหตุการณ์

การกำหนดระดับการตอบสนองต่อเหตุการณ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาขอบเขตของผลกระทบและระดับความจำเป็นในการประสานงานและการบริหารจัดการสถานการณ์ โดยพิจารณาจากพื้นที่และขนาดของผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศ การปฏิบัติการบินและการใช้ห้วงอากาศ รวมถึงความจำเป็นในการประสานงานกับหน่วยงานภายในประเทศ รัฐข้างเคียง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับอนุภูมิภาคหรือภูมิภาค เพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางการตอบสนองและมาตรการรองรับได้อย่างเหมาะสมกับสถานการณ์ โดยขอบเขตของผลกระทบและความจำเป็นในการประสานงานในสถานการณ์ฉุกเฉิน แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

Level 1 – การตอบสนองภายในประเทศ (Domestic/Internal State Response)

ใช้สำหรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นภายในรัฐและสามารถบริหารจัดการได้ด้วยกลไกและทรัพยากรของประเทศ โดยมีผลกระทบต่อผู้ให้บริการการเดินอากาศของรัฐอื่นเพียงเล็กน้อยหรือไม่มีผลกระทบ และไม่จำเป็นต้องมีการประสานงานด้านการปฏิบัติการกับรัฐข้างเคียง

Level 2 – การตอบสนองแบบประสานงานระหว่างรัฐ (Coordinated Inter-State Response)

ใช้สำหรับสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศข้ามพรมแดน และจำเป็นต้องมีการจัดทำและดำเนินมาตรการรองรับภาวะฉุกเฉินร่วมกันระหว่างตั้งแต่สองรัฐขึ้นไป เพื่อให้การบริหารจัดการจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง

Level 3 – การตอบสนองระดับอนุภูมิภาคหรือภูมิภาค (Sub-Regional or Regional Response)

ใช้สำหรับสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบในวงกว้างจนจำเป็นต้องดำเนินการตามแผนรองรับภาวะฉุกเฉินระดับอนุภูมิภาคหรือภูมิภาค โดยกำหนดมาตรการรองรับที่ครอบคลุมการให้บริการจราจรทางอากาศหรือผู้ใช้ห้วงอากาศที่ได้รับผลกระทบ ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงการประสานงานระหว่างรัฐและองค์การที่เกี่ยวข้อง

สถานะของห้วงอากาศ (Airspace Status)

ในการประเมินสถานการณ์ ให้พิจารณาสถานะของห้วงอากาศในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบว่า สามารถใช้งานได้ตามปกติ สามารถใช้งานได้บางส่วน หรือไม่สามารถใช้งานได้ โดยจำแนกสถานะของห้วงอากาศ ดังนี้

- 1) Airspace Available – ห้วงอากาศยังสามารถใช้งานได้ตามปกติ
- 2) Airspace Limited – ห้วงอากาศสามารถใช้ได้บางส่วน โดยมีการจำกัดหรือปิดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และให้ใช้พื้นที่ที่ยังมีความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบิน

3) Airspace Not Available or Avoided – ห้วงอากาศบางส่วนหรือทั้งหมดไม่สามารถใช้งานได้ และอาจจำเป็นต้องหลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าวหรือเปลี่ยนเส้นทางบินตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ ขอบเขตของผลกระทบอาจอยู่ในลักษณะการจำกัดหรือปิดห้วงอากาศบางส่วน (Partial Closure) หรือการปิดห้วงอากาศทั้งหมด (Full Closure) ซึ่งให้พิจารณาร่วมกับระดับการให้บริการ ATS (ATS Service Status) เพื่อนำเข้าสู่ Assessment Matrix และจำแนกประเภทของสถานการณ์ต่อไป

0.3.3 การจำแนกประเภทของสถานการณ์

การจำแนกประเภทของสถานการณ์เป็น Category A Category B หรือ Category C อ้างอิงตาม Asia/Pacific Region ATM Contingency Plan (Version 3.0) เพื่อใช้เป็นกรอบในการประเมินและสื่อสารสถานการณ์ รวมทั้งสนับสนุนการพิจารณาเลือกใช้มาตรการ ATM Contingency Arrangements และการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

Category A - ห้วงอากาศยังสามารถใช้งานได้ (Airspace Available) แต่การให้บริการ ATS ถูกจำกัด ลดระดับ หรือไม่สามารถให้บริการได้ทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นสถานการณ์ที่ความปลอดภัยของห้วงอากาศโดยรวมยังคงอยู่ แต่อาจเกิดความขัดข้องของระบบ บุคลากร หรือสิ่งสนับสนุนการให้บริการ จนทำให้ไม่สามารถให้บริการ ATS ได้ตามปกติ จึงจำเป็นต้องใช้มาตรการ ATM Contingency Arrangements เพื่อรักษาความต่อเนื่องของการปฏิบัติการบิน เช่น การกำหนด Contingency Routes การลดระดับการให้บริการ ATS หรือการใช้มาตรการ ATFM เพื่อบริหารความต้องการใช้ห้วงอากาศ

ตัวอย่างสถานการณ์

- ระบบ ATM/CNS หรือระบบประมวลผลข้อมูลการบินขัดข้อง
- ระบบสื่อสารหลักใช้งานไม่ได้
- ขาดแคลนเจ้าหน้าที่ ATS อย่างรุนแรง
- การระบาดของโรค (Pandemic)
- แผ่นดินไหวที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการ ATS แต่ห้วงอากาศยังคงปลอดภัยสำหรับการบิน

Category B - ห้วงอากาศบางส่วนหรือทั้งหมดไม่ปลอดภัยสำหรับการบิน (Airspace Not Safe) เป็นสถานการณ์ที่มีอันตรายต่อการบินภายในห้วงอากาศ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการบินผ่านพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบได้อย่างปลอดภัย แม้ว่าหน่วย ATS อาจยังสามารถให้บริการได้ จึงต้องหลีกเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าวหรือกำหนดเส้นทางบินใหม่ เพื่อให้การบินดำเนินต่อไปได้อย่างปลอดภัย โดยใช้มาตรการ ATM Contingency Arrangements ที่เหมาะสม

ตัวอย่างสถานการณ์

- ภูเขาไฟ (Volcanic Ash Cloud)
- การรั่วไหลของสารกัมมันตรังสีหรือเหตุฉุกเฉินทางนิวเคลียร์
- กิจกรรมทางทหารหรือการใช้อาวุธที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการบิน
- ภัยคุกคามด้านความมั่นคงที่ทำให้บางพื้นที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการบิน
- สภาพอากาศรุนแรง (Adverse weather)
- กิจกรรมทางอวกาศ (Space Activities)

Category C - ห้วงอากาศบางส่วนหรือทั้งหมดไม่สามารถใช้งานได้ (Airspace Not Available) เป็นสถานการณ์ที่ห้วงอากาศถูกปิดหรือไม่สามารถเปิดให้ใช้งานได้ ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง การตัดสินใจของรัฐ หรือเหตุการณ์อื่นที่ทำให้ไม่สามารถอนุญาตให้อากาศยานใช้ห้วงอากาศดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องหลีกเลี่ยงพื้นที่ทั้งหมดหรือเปลี่ยนเส้นทางบินผ่าน FIR อื่นตามมาตรการที่กำหนด

ตัวอย่างสถานการณ์

- การประกาศปิดห้วงอากาศโดยรัฐ (Airspace Closure)
- การปิดห้วงอากาศจากเหตุผลด้านความมั่นคงแห่งชาติ
- การตัดสินใจทางการเมืองที่ห้ามใช้งานห้วงอากาศ
- การหลีกเลี่ยง Bangkok FIR ทั้งหมดตามประกาศของรัฐ

การจำแนกประเภทของสถานการณ์ตาม Category A, Category B หรือ Category C เป็นกรอบสำหรับการประเมินและการสื่อสารสถานการณ์เบื้องต้น มิได้เป็นการกำหนดมาตรการตอบสนองแบบตายตัว โดยการเลือกใช้มาตรการจะต้องพิจารณาร่วมกับสถานะของห้วงอากาศ ระดับการให้บริการ ATS ชัดความสามารถที่ยังคงเหลืออยู่ ขอบเขตของผลกระทบ และความจำเป็นในการประสานงาน

ผลการจำแนก Category ให้นำไปใช้ร่วมกับ Assessment Matrix ตามข้อ 1.3.4 เพื่อกำหนดแนวทางการตอบสนอง ขอบเขตการใช้งานห้วงอากาศ ระดับการประสานงาน และมาตรการ ATM Contingency Arrangements ที่เหมาะสมต่อไป

0.3.4 หลักการประเมินสถานการณ์

เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นต่อการประเมินสถานการณ์ ได้แก่ ลักษณะของเหตุการณ์ สถานะของห้วงอากาศ (Airspace Status) ระดับการให้บริการจราจรทางอากาศ (ATS Service Status) พื้นที่และระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ ตลอดจนผลกระทบต่อการปฏิบัติการบิน เพื่อให้มีข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการประเมินสถานการณ์และกำหนดแนวทางการตอบสนองที่เหมาะสม

ตารางที่ 1 แนวทางการประเมินประเภทของสถานการณ์ ATM Contingency ตามสถานะของ
ห้วงอากาศและระดับการให้บริการ ATS (Assessment Matrix Table)

Airspace Status ATS Service Status	ATS Normal	ATS Degraded	NO ATC (FIS Available)	NO ATS
Airspace Available	-	Cat. A	Cat. A	Cat. A
Airspace Limited	Cat. B	Cat. A/B	Cat. A/B	Cat. A/B
Airspace not available or avoided	Cat. B/C	Cat. B/C	Cat. B/C	Cat. B/C

การใช้ตาราง

ตารางนี้ใช้เป็นเครื่องมือช่วยประเมินสถานการณ์เบื้องต้น โดยให้ผู้ปฏิบัติงานดำเนินการ ดังนี้

- 1) ประเมินสถานะของห้วงอากาศ (Airspace Status)
- 2) ประเมินระดับการให้บริการจราจรทางอากาศ (ATS Service Status)
- 3) พิจารณาจุดตัดของทั้งสองปัจจัยในตาราง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการประเมินประเภทของ
สถานการณ์ (Category A Category B หรือ Category C)
- 4) นำผลการประเมินไปประกอบการพิจารณาเลือกใช้มาตรการ ATM Contingency
Arrangements และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการประเมินสถานการณ์

กรณีที่ 1: เกิดแผ่นดินไหวส่งผลกระทบต่อสถานที่ปฏิบัติงานหรือระบบสนับสนุนการให้บริการ
จราจรทางอากาศ (ATS) ทำให้ขีดความสามารถในการให้บริการลดลงหรือมีข้อจำกัด แต่ห้วงอากาศยังคงปลอดภัยและ
สามารถใช้งานได้ตามปกติ

การประเมิน

Airspace Status : Airspace Available

ATS Service Status : ATS Degraded

ผลการประเมิน: ตารางชี้ว่าเป็น Category A

กรณีที่ 2: มีการปะทะทางทหารบริเวณชายแดน ทำให้บางพื้นที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการบิน
แต่หน่วย ATS ยังสามารถให้บริการได้ตามปกติ

การประเมิน:

Airspace Status : Airspace Limited

ATS Service Status : ATS Normal

ผลการประเมิน : Category B

กรณีที่ 3: รัฐประกาศปิดห้วงอากาศทั้งหมดด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง

การประเมิน:

Airspace Status : Airspace Not Available or avoided

ATS Service Status : ATS Normal หรือ ATS Degraded

ผลการประเมิน: Category C

หมายเหตุ:

1. ตารางที่ 1 ใช้เป็นเครื่องมือช่วยประเมินสถานการณ์เบื้องต้น โดยอาศัยการพิจารณาร่วมกันระหว่างสถานะของห้วงอากาศ (Airspace Status) และระดับการให้บริการจราจรทางอากาศ (ATS Service Status) ทั้งนี้ผลการประเมินเป็นเพียงแนวทางในการจำแนกประเภทของสถานการณ์ โดย Category A, Category B หรือ Category C อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์และผลกระทบที่เกิดขึ้น

2. ในการบริหารจัดการเหตุการณ์ผลการประเมินเหตุการณ์ตามบทนี้ใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแนวทางการตอบสนองและการเลือกใช้มาตรการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Arrangements) รวมถึงการกำหนดระดับการบริหารจัดการและการประสานงานที่เหมาะสมซึ่งมีรายละเอียดในบทถัดไป

0.4 การฝึกซ้อมและทบทวนแผน

a) เพื่อให้แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านการบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan) มีความทันสมัย เหมาะสม และสามารถนำไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ คณะทำงาน AOCG ต้องจัดให้มีการทดสอบและทบทวนแผนดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอและครอบคลุมทุกด้านที่เกี่ยวข้อง

b) ให้ดำเนินการทดสอบแผนผ่านการจำลองสถานการณ์การให้บริการจราจรทางอากาศหรือ Desktop Exercise อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และเพิ่มเติมตามที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เห็นสมควร ทั้งนี้ การฝึกซ้อมอาจดำเนินการผ่านการประชุมทางโทรศัพท์หรือระบบประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Web-based Conference) ตามความเหมาะสม

c) ภายหลังเสร็จสิ้นการทดสอบแผน หรือเมื่อมีการยุติการใช้แผนและกลับเข้าสู่การปฏิบัติงานตามปกติ ให้จัดทำรายงานผลการทบทวนเบื้องต้นภายหลังการใช้งาน (Preliminary Post-Activation Review: PAR) แล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการ

d) ให้มีการทบทวนแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านการบริการจราจรทางอากาศฉบับสมบูรณ์อย่างน้อยทุก 2 ปี โดยต้องครอบคลุมการทบทวนรายละเอียดเกี่ยวกับโครงสร้างห้วงอากาศ เส้นทางบินบริการจราจรทางอากาศ กระบวนการประสานงาน และระบบการสื่อสารที่กำหนดไว้ในแผน ทั้งนี้ ให้บรรจุข้อกำหนดและแนวทางการทบทวนดังกล่าวไว้ในแผนการพัฒนาห้วงอากาศ ข้อมูล และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องด้วย

1. ATM Contingency Arrangements

เมื่อมีการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจจำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ เพื่อให้การให้บริการจราจรทางอากาศและการปฏิบัติการบินภายใน Bangkok FIR ยังคงสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพภายใต้ข้อจำกัดของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

ATM Contingency Arrangements เป็นมาตรการด้านการปฏิบัติการที่จัดเตรียมไว้ล่วงหน้า เพื่อรองรับกรณี que การให้บริการจราจรทางอากาศหรือบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงลักษณะและระดับความรุนแรงของเหตุการณ์ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ ชัดความสามารถในการให้บริการจราจรทางอากาศที่ขณะเกิดเหตุฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ ตลอดจนผลกระทบต่อการปฏิบัติการบิน

การตอบสนองต่อเหตุการณ์อาจใช้มาตรการเพียงมาตรการเดียว หรือใช้หลายมาตรการร่วมกันตามความเหมาะสมของสถานการณ์ เพื่อให้การบริหารจัดการจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างปลอดภัย มีความต่อเนื่อง และลดผลกระทบต่อผู้ใช้ห้วงอากาศให้น้อยที่สุด

1.1 มาตรการที่ใช้ในการดำเนินการตาม ATM Contingency Arrangements

ภาพรวมของมาตรการ ATM Contingency Arrangements ที่อาจนำมาใช้เมื่อมีการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ ประกอบด้วยมาตรการ ดังต่อไปนี้

1.1.1 Temporary ATS Arrangements

การปรับเปลี่ยนรูปแบบหรือระดับการให้บริการจราจรทางอากาศเป็นการชั่วคราว เพื่อให้สามารถให้บริการได้ภายใต้ข้อจำกัดของสถานการณ์ เช่น การลดระดับการให้บริการ การมอบหมายหน่วยงานอื่นให้ให้บริการแทนหรือการกำหนดวิธีปฏิบัติพิเศษในช่วงเกิดเหตุ

1.1.2 Contingency Routes

มาตรการการให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อรองรับการปฏิบัติการบินภายใต้สถานการณ์ que การให้บริการจราจรทางอากาศมีข้อจำกัดหรือไม่สามารถดำเนินการได้ตามปกติ โดยกำหนดเส้นทางบินสำหรับอากาศที่ทำการบินผ่าน Bangkok FIR ในช่วงที่มีการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปอย่างปลอดภัย มีความต่อเนื่อง และเกิดผลกระทบต่อผู้ใช้ห้วงอากาศน้อยที่สุด

1.1.3 Flight Level Restrictions

การกำหนดความสูงของเส้นทางบินเพื่อสนับสนุนการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยานและลดความเสี่ยงในการปฏิบัติการบินภายใต้สภาพแวดล้อมที่มีขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ลดลง

1.1.4 Air Traffic Flow Management (ATFM) Measures

กลุ่มของมาตรการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับสถานการณ์ที่ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในห้วงอากาศอาจลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญจากสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น Ground Stop หรือ Ground Delay Program เป็นต้น

1.1.5 Flight Prioritization

การกำหนดลำดับความสำคัญของเที่ยวบินเพื่อให้เที่ยวบินที่มีภารกิจสำคัญหรือมีความจำเป็นเร่งด่วน เช่น เที่ยวบินค้นหาและช่วยเหลือ เที่ยวบินลำเลียงผู้ป่วย หรือเที่ยวบินของรัฐ ได้รับการพิจารณาดำเนินการก่อน ภายใต้ข้อจำกัดของสถานการณ์

1.1.6 Airspace Restriction

การกำหนดข้อจำกัดในการใช้ห้วงอากาศ การปิดห้วงอากาศบางส่วนหรือทั้งหมด หรือการกำหนดพื้นที่ที่ควรหลีกเลี่ยง เพื่อรักษาความปลอดภัยของการปฏิบัติการบินในบริเวณที่ได้รับผลกระทบ

1.1.7 Traffic Information Broadcasts by Aircraft (TIBA)

การให้อากาศยานแลกเปลี่ยนข้อมูลตำแหน่งและข้อมูลการบินระหว่างกันผ่านความถี่ที่กำหนด เพื่อเพิ่มการรับรู้สถานการณ์ของนักบิน ในกรณีที่ทำให้บริการจราจรทางอากาศไม่สามารถดำเนินการได้ตามปกติ

การใช้ TIBA ให้ดำเนินการเมื่อมีการกำหนดให้ใช้ TIBA ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียหรือข้อจำกัดของการสื่อสาร โดยนักบินต้องเฝ้าฟังความถี่ TIBA ก่อนเข้าสู่พื้นที่ที่กำหนดและตลอดระยะเวลาที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว และทำการ Broadcast ข้อมูลการบินตามช่วงเวลาหรือ ณ จุดสำคัญที่กำหนด ความถี่ TIBA: 128.95 MHz

1.1.8 Designated ATM Contingency Aerodrome

มาตรการในการกำหนด สนามบินที่ใช้อำนาจการปฏิบัติการของอากาศยานในระหว่างที่มีการใช้ ATM Contingency Arrangements เพื่อรองรับกรณีที่อากาศยานได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ฉุกเฉิน ไม่สามารถปฏิบัติการต่อไปตามเส้นทางหรือไปยัง FIR ข้างเคียงได้ หรือมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางและลงจอดภายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ เมื่อมีการประกาศใช้แผนฯ และเกิดกรณีที่อากาศยานจำเป็นต้องลงจอด ให้พิจารณาใช้ Designated ATM Contingency Aerodrome ตามที่กำหนดไว้ในแผน โดยพิจารณาประกอบกับ สถานการณ์ ความปลอดภัย ความเหมาะสมของสนามบิน และข้อจำกัดในการปฏิบัติการ ณ ขณะนั้น และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับอากาศยานดังกล่าว ทั้งนี้ Designated ATM Contingency Aerodrome ไม่ถือเป็นสนามบินสำรอง (Alternate Aerodrome) ตามข้อกำหนดการวางแผนการบิน แต่เป็นสนามบินที่กำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อสนับสนุนการดำเนินการภายใต้ ATM Contingency Arrangements โดยเฉพาะ

หมายเหตุ: มาตรการดังกล่าวมิได้กำหนดให้ต้องนำมาใช้ทุกมาตรการในทุกเหตุการณ์ แต่ให้พิจารณาเลือกใช้ตามผลการประเมินสถานการณ์ ลักษณะของเหตุการณ์ และการตัดสินใจของหน่วยงานที่มีอำนาจ เพื่อให้การตอบสนองต่อเหตุการณ์เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2. การบริหารจัดการแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ

2.1 โครงสร้างการบริหารจัดการ (ATM Contingency Management Structure)

โครงสร้างการบริหารจัดการภายใต้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศกำหนดให้มี คณะกรรมการและคณะทำงานที่มีบทบาทหน้าที่แตกต่างกันตามระดับการบริหารและการปฏิบัติ เพื่อให้การตัดสินใจ การอำนวยความสะดวก และการดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

2.1.1 Central Coordinating Committee (CCC)

คณะกรรมการประสานงานสถานการณ์ฉุกเฉิน (Central Coordinating Committee: CCC) เป็นคณะกรรมการระดับนโยบายที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารจัดการแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ(ATM Contingency Plan) ของประเทศไทย โดยทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กำกับทิศทางการดำเนินงาน ตัดสินใจในประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการประกาศใช้ การปรับเปลี่ยน หรือการยกเลิกแผนรับภาวะฉุกเฉิน รวมทั้ง สนับสนุนการดำเนินงานของคณะ ATM Operational Contingency Group (AOCG) ตลอดระยะเวลาที่มีการดำเนินการตามแผน

องค์ประกอบของคณะ CCC

ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการและสนับสนุนการดำเนินงานด้านการเดินอากาศในเขต Bangkok FIR ดังนี้

- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ผอ.กพท.)
- ผู้แทนกรมอุตุนิยมวิทยา
- ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.)
- ผู้แทนกองทัพอากาศ
- ผู้แทนกองทัพเรือ
- ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน
- ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ
- ผู้แทนสมาคมนักบินไทย

อำนาจหน้าที่ของคณะ CCC

- พิจารณาทบทวน ปรับปรุง และให้ความเห็นชอบแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

- พิจารณานุมัติการประกาศใช้ การปรับระดับ และการยกเลิกแผนรับมือภาวะฉุกเฉิน ตามข้อเสนอของคณะ AOCG
- มอบหมายอำนาจหน้าที่ กำกับดูแล และให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะ AOCG ในระหว่างประกาศใช้แผนรับมือภาวะฉุกเฉิน
- ส่งเสริมให้มีการฝึกซ้อม การประเมินผล และการนำบทเรียนที่ได้รับ (Lessons Learned) มาปรับปรุงแผนอย่างต่อเนื่อง

หมายเหตุ : รายละเอียดข้อมูลติดต่อตาม Appendix A

2.1.2 ATM Operational Contingency Group (AOCG)

เมื่อมีการประกาศใช้แผนรับมือภาวะฉุกเฉินฯ ขึ้น คณะทำงาน AOCG จะถูกมอบหมายอำนาจหน้าที่โดยคณะทำงาน CCC โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการติดตามและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางอากาศ ตลอด 24 ชม. โดยคณะทำงาน AOCG จะประกอบด้วยผู้แทนจากด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจราจรทางอากาศ

องค์ประกอบของคณะ AOCG

- ผู้แทนด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATS)
- ผู้แทนด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (MET)
- ผู้แทนด้านบริหารข่าวสารการบิน (AIM)
- ผู้แทนด้านวิศวกรรมการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามตำแหน่งอากาศยาน (CNS)
- ผู้แทนด้านการบริหารความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (ATFM)
- ผู้แทนด้านการจัดการห้วงอากาศ (ASM)
- ผู้แทนจาก Contingency Coordination Team (CCT)
- ผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อำนาจหน้าที่ของคณะ AOCG

- ติดตามสถานการณ์และรายงานความคืบหน้าให้คณะทำงาน CCC ทราบ
- ติดตามข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระหว่างประกาศใช้แผนรับมือภาวะฉุกเฉินฯ
- ให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการดำเนินงานตามแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินในด้านต่าง ๆ ตามความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง
- ประสานงานและรายงานความคืบหน้าของสถานการณ์ให้ ICAO Asia/Pacific Regional Office IATA Asia/Pacific Regional Office และผู้ปฏิบัติการบินทราบ รวมถึงผู้ใช้งานห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง
- ประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลสถานการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการประสานงานและการดำเนินมาตรการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกัน

- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศกรณีมีการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน
- ออกประกาศ NOTAM เพื่อแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบเมื่อมีการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน
- รวบรวมข้อมูลบันทึกเหตุการณ์ในระหว่างการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน
- ทบทวนเนื้อหาของแผนรับภาวะฉุกเฉินฯ และฝึกซ้อมแผนตามวงรอบที่กำหนด

หมายเหตุ : รายละเอียดข้อมูลติดต่อตาม Appendix B

2.1.3 Contingency Coordination Team (CCT)

คณะประสานงานด้าน ATM Contingency (Contingency Coordination Team: CCT) เป็นกลไกการประสานงานระหว่างประเทศที่กำหนดไว้ตามแนวทาง ICAO Asia/Pacific โดยมีหน้าที่สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูล การแจ้งเตือน และการประสานการดำเนินงานระหว่างประเทศไทยกับ ICAO สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO APAC) รัฐที่เกี่ยวข้อง องค์การระหว่างประเทศ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ เพื่อให้การดำเนินการมาตรการ ATM Contingency เป็นไปอย่างสอดคล้องและต่อเนื่อง

องค์ประกอบของคณะ CCT

- ผู้ประสานงานหลักตามที่ระบุอยู่ในรายชื่อของ ICAO
- ผู้แทนจากรัฐ องค์การ หน่วยงาน หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งอาจได้รับการแต่งตั้งให้เข้าร่วมเป็นสมาชิกชั่วคราวตามความจำเป็นและความเหมาะสมของสถานการณ์

อำนาจหน้าที่ของคณะ CCT

- ติดตาม เฝ้าระวัง และประเมินข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีข้อมูลสถานการณ์ที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน
- ดำเนินการหรือประสานการดำเนินการที่จำเป็นเกี่ยวกับการประกาศใช้ การปรับเปลี่ยนระดับ และการยกเลิกมาตรการตามแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Arrangements)
- ประสานการจัดเตรียมและเผยแพร่ข้อมูลการเดินอากาศ (Aeronautical Information) ที่เกี่ยวข้องให้แก่สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Asia and Pacific Regional Office) และสำนักงานใหญ่ ICAO ตามความเหมาะสม
- ติดต่อประสานงานกับองค์การระหว่างประเทศ และองค์การระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม
- แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นปัจจุบันกับรัฐที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงรัฐที่อาจเข้าร่วมในการดำเนินการมาตรการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกัน

หมายเหตุ : รายละเอียดข้อมูลติดต่อตาม Appendix B

3. มาตรการด้านปฏิบัติการและข้อมูลเชิงเทคนิค

3.1 FIR ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินแผนฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ

เมื่อมีการประกาศภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศในเขต Bangkok FIR หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจะดำเนินการแจ้งให้ประเทศเพื่อนบ้านทราบถึงสถานการณ์และปฏิบัติตามแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Thailand ATM Contingency Plan for Flights Transiting the Bangkok FIR) โดยมีประเทศที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- 3.1.1 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา: Yangon FIR (ACC)
- 3.1.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว: Vientiane FIR (ACC)
- 3.1.3 สหพันธรัฐมาเลเซีย: Kuala Lumpur FIR (ACC)
- 3.1.4 ราชอาณาจักรกัมพูชา: Phnom Penh FIR (ACC)

หมายเหตุ รายละเอียดข้อมูลการติดต่อตาม Appendix C

3.2 โครงสร้าง Contingency Route และ Flight Level Structure

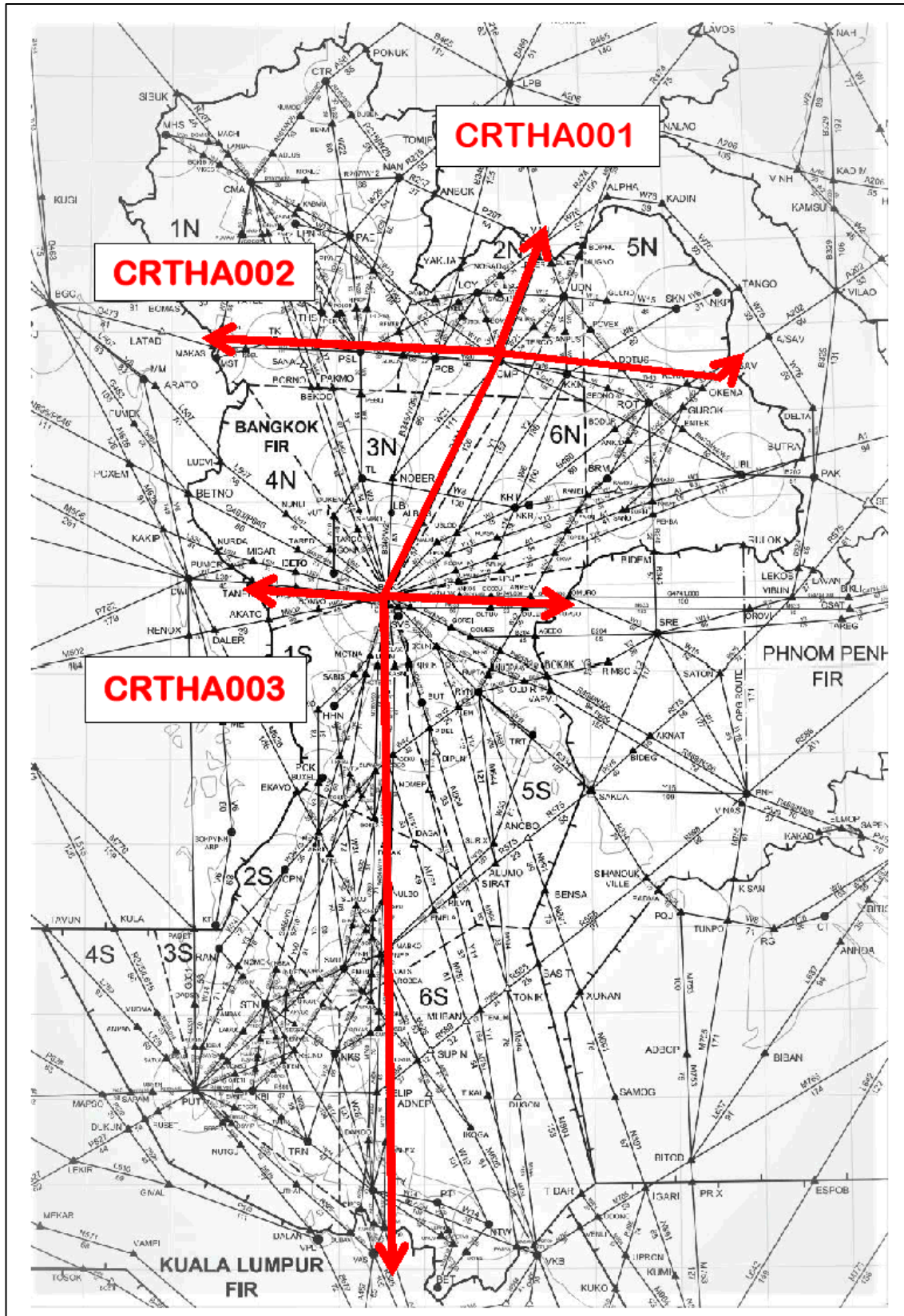
เมื่อการให้บริการจราจรทางอากาศใน Bangkok FIR ไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติหรือให้บริการได้อย่างจำกัด จะกำหนดให้ใช้งาน Contingency Route และกำหนด Flight Level Allocation Scheme (FLAS) ควบคู่กัน เพื่อรักษาความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน โดยใช้โครงสร้างเส้นทางบิน ATS และมาตรการบริหารการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม

หมายเหตุ Contingency Route และ FLAS ต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้อง และประสานความตกลงกับ ANSP/FIR ที่เกี่ยวข้องก่อนนำไปใช้งาน และต้องอยู่ภายใต้การควบคุมฉบับและการแก้ไข เพื่อให้ข้อมูลเส้นทางความสูงของเส้นทางบิน และวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องมีความถูกต้อง เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกัน โดยการเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อการปฏิบัติการต้องได้รับการตรวจสอบและประสานงานก่อนเผยแพร่ผ่าน AIP/NOTAM ตามความเหมาะสม

3.2.1 โครงสร้างเส้นทางบิน

Contingency Route	ATS Route	Direction (Two way)	Flight Level Allocation	Area Control Center (ACC)	Frequency
CRTHA001	VTN R474 BKK A464 KARMI	Northbound	FL 310	Vientiane ACC	124.1 MHz
		Southbound	FL 390	Kuala Lumpur ACC	133.7 MHz
CRTHA002	MAKAS G473 CMP W43 OKENA A202 SAV	Eastbound	FL 370 FL 410	Vientiane ACC	128.3 MHz
		Westbound	FL 340	Yangon ACC	128.75 MHz
CRTHA003	TANEK L301 BKK G474 OMURO	Eastbound	FL 330 FL 410	Phnom Penh ACC	127.5 MHz
		Westbound	FL 360	Yangon ACC	124.75 MHz

3.2.2 Contingency Route



3.3 สนามบินที่กำหนดสำหรับแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Designated ATM Contingency Aerodrome)

กรณีที่อากาศยานที่ทำการบินอยู่บนเส้นทางบิน Contingency Route ได้ประกาศสภาวะฉุกเฉิน และพิจารณาแล้วว่าไม่สามารถทำการบินต่อไปยัง FIR ข้างเคียงได้ และจำเป็นต้องลงจอดฉุกเฉินใน Bangkok FIR นั้น กำหนดให้อากาศยานสามารถลงจอดฉุกเฉินได้ที่ทำอากาศยานดังต่อไปนี้

3.3.1 กรณีที่ทำการบินอยู่บนเส้นทางบิน CRTHA001 และ CRTHA003

- ทำอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา

3.3.2 กรณีที่ทำการบินอยู่บนเส้นทางบิน CRTHA002

- ไม่มีสนามบินสำหรับรองรับอากาศยานฉุกเฉินที่เหมาะสม

หมายเหตุ :

สนามบินที่กำหนดเป็นสนามบินหลักสำหรับรองรับการลงจอดฉุกเฉินภายใต้แผนรับภาวะฉุกเฉิน ทั้งนี้ การเลือกใช้สนามบินจริงให้พิจารณาตามสถานการณ์ ความปลอดภัย และข้อจำกัดในการปฏิบัติการ ณ ขณะนั้น

3.4 การติดตามตำแหน่งอากาศยานที่ปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน Contingency Route

ในขณะที่แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ มีผลบังคับใช้ อากาศยานให้ปฏิบัติการตามเส้นทางบิน ระดับความสูง และเงื่อนไขการปฏิบัติการที่กำหนดสำหรับสถานการณ์นั้น ๆ โดยให้พิจารณาใช้ Contingency Route เมื่อมีการกำหนดหรือประกาศใช้เป็นมาตรการรองรับ ทั้งนี้ หากผลการประเมินสถานการณ์เห็นว่ายังสามารถให้บริการจราจรทางอากาศและบริหารจัดการการจราจรบนเส้นทางบินปกติได้ ให้คงการปฏิบัติการบนเส้นทางบินปกติภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัดที่กำหนด โดยให้กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศมีหน้าที่ในการเฝ้าระวังและติดตามตำแหน่งอากาศยาน และดำเนินการตามแนวทางหรือมาตรการที่กำหนดเมื่อเกิดกรณีดังต่อไปนี้

3.4.1 กรณีอากาศยานที่ทำการบินออกจากเส้นทางบินที่กำหนดโดยไม่มีการประกาศแจ้งหรือออกอากาศแจ้งกองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศทำการติดต่ออากาศยานผ่านทางคลื่นความถี่ 121.5 MHz เพื่อให้อากาศยานกลับเข้าสู่เส้นทางบิน หรือปฏิบัติการบินสกัดกั้นหากจำเป็น

3.4.2 กรณีอากาศยานประกาศสภาวะฉุกเฉิน โดยจะต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่จำเป็น (แบบฟอร์มรายงานเหตุการณ์อากาศยานประกาศสภาวะฉุกเฉิน : Appendix F) ดังนี้

- Aircraft Identification
- Nature of Emergency
- Pilot's intention
- Passenger on board (ถ้ามี) fuel remaining (ถ้ามี)

- Dangerous goods
- Depending on the exact nature of emergencies. ทั้งนี้ อาจมีข้อมูลอื่นที่จำเป็นต้องจัดทำเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เช่น
 - Altitude and heading
 - Pilot reported weather
 - Pilot capability for IFR flight
 - Visible landmarks
 - Last known position
 - Navigation equipment on board, and etc.

และประสานต่อไปยังคณะทำงาน AOCG เพื่อแจ้งข้อมูลต่อไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- a) Bangkok Rescue Coordination Center เพื่อเตรียมความพร้อมในการค้นหาและกู้ภัย
 - b) สนามบินที่กำหนดสำหรับแผนรับภาวะฉุกเฉินฯ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับ
- กรณีที่อากาศยานจำเป็นต้องลงจอดฉุกเฉิน
- c) สายการบิน หรือตัวแทนสายการบิน
 - d) ผู้แทนกองทัพอากาศ เพื่อเฝ้าระวังด้านความมั่นคง

3.5 การบริหารจัดการห้วงอากาศ

ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) Airspace Management Cell (Thailand) – AMC Thailand เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการการใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน เพื่อให้การใช้งานห้วงอากาศของประเทศไทยมีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติการสำหรับแผนรับภาวะฉุกเฉินฯ ดังนี้

- 1) หัวหน้าศูนย์ AMC หรือผู้แทนร่วมประเมินสถานการณ์และแจ้งข่าวสารการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ ให้หน่วยงานทราบ
- 2) Civil AMC Manager ประกาศการแจ้งใช้ห้วงอากาศล่วงหน้าผ่านช่องทางระบบ THAI-CMAC ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของสถานการณ์
- 3) ติดตามสถานการณ์ ความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด และสนับสนุนงานที่จำเป็นในขณะใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ

4. ขั้นตอนวิธีปฏิบัติในการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านการจราจรทางอากาศ

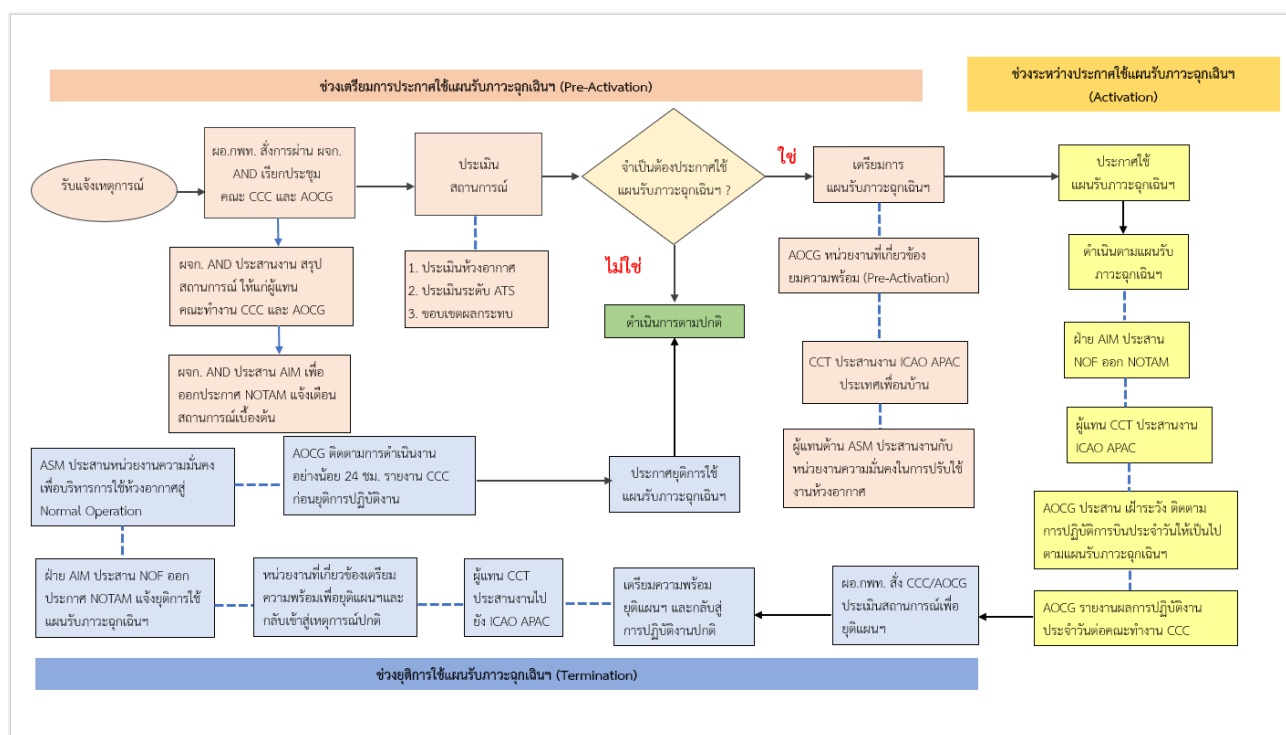
4.1 ระยะการดำเนินการ

เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในบทนี้ เพื่อให้การตัดสินใจ การประสานงาน การดำเนินมาตรการ และการกลับเข้าสู่การปฏิบัติงานตามปกติ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ระยะการดำเนินการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ แบ่งออกเป็น 3 ระยะที่ต่อเนื่องกัน ดังนี้

- ระยะที่ 1 ช่วงเตรียมการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Pre-Activation)
- ระยะที่ 2 ช่วงระหว่างประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน (Activation)
- ระยะที่ 3 ช่วงยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Termination)

4.2 แผนภาพ ATM Contingency Activation Flow



4.3 ขั้นตอนการดำเนินการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Response Phases)

4.3.1 ระยะเวลาที่ 1 ช่วงเตรียมการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Pre-Activation)

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถรับทราบ ประเมิน และวิเคราะห์สถานการณ์ รวมถึงผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศ และพิจารณาความจำเป็นในการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศได้อย่างเป็นระบบ รวดเร็ว และสอดคล้องกัน เพื่อลดความล่าช้าในการตัดสินใจและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน

เงื่อนไขการเริ่มดำเนินการ

ให้เริ่มดำเนินการตามในขั้นตอนนี้ เมื่อได้รับรายงานหรือพบเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR เช่น

- CNS service degradation/loss ที่กระทบ ATS Service Capability อย่างมีนัยสำคัญ และไม่สามารถบริหารภายใต้ ANSP Contingency/Recovery Procedures
- การอพยพศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ
- ภัยธรรมชาติ เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม หรือพายุรุนแรง
- การปะทะของอากาศยาน การแพร่กระจายของเชื้อไวรัส หรือเมฆกัมมันตรังสี
- การใช้ห้วงอากาศเพื่อการทหาร หรือเหตุการณ์ด้านความมั่นคงที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ห้วงอากาศ
- เหตุการณ์ด้านสาธารณสุข หรือเหตุการณ์อื่นที่ส่งผลให้ไม่สามารถให้บริการ ATS ได้ตามปกติ
- เหตุการณ์อื่นที่คณะ CCC หรือ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ในฐานะประธานคณะ CCC) เห็นว่าจำเป็นต้องพิจารณาประกาศใช้แผน

ขั้นตอนการปฏิบัติ

ระยะเวลาที่ 1 ช่วงเตรียมการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Pre-Activation)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/แบบฟอร์มอ้างอิง
1	รับแจ้งเหตุการณ์	ผู้แทนหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (ผู้พบเหตุ/หน่วยปฏิบัติการ) แจ้งเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศ ให้ ผอ.กพท. ทราบ	- หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ - หน่วยงานผู้พบเหตุการณ์	-

ระยะที่ 1 ช่วงเตรียมการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Pre-Activation)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/ แบบฟอร์ม อ้างอิง
		ทางโทรศัพท์หรือช่องทางที่เหมาะสม โดยเร็วที่สุด	- ผอ.กพท. (ผู้มีอำนาจสั่งการ/ หัวหน้าคณะ CCC)	
2	สั่งการเรียกประชุม ประเมินสถานการณ์	ผอ.กพท. สั่งการผ่านผู้จัดการฝ่าย บริหารงานปฏิบัติการการบินอากาศ (AND) ให้เรียกประชุมคณะ CCC และ AOCG เพื่อประเมินสถานการณ์ และพิจารณาความจำเป็นในการ ประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ	- ผอ.กพท. (หัวหน้าคณะ CCC) - ฝ่าย AND	- ช่องทางการ ติดต่อ Appendix A - B - Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ
2.1	แจ้งสถานการณ์และ นัดประชุม	ฝ่าย AND สรุปสถานการณ์ และมี อีเมลแจ้งผู้เกี่ยวข้องเพื่อทราบ สถานการณ์ นัดหมายผู้แทน คณะ CCC และ AOCG เข้าร่วม ประชุมเพื่อประเมินสถานการณ์ พร้อมทั้งแจ้งให้แต่ละหน่วยงาน จัดเตรียมข้อมูลความพร้อม/ สถานะการดำเนินงานปัจจุบัน/และ ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน่วยงาน และนำเสนอในที่ประชุม เพื่อประกอบการพิจารณาประกาศใช้ แผนรับภาวะฉุกเฉิน	- ฝ่าย AND	-
2.2	ออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือน เบื้องต้น	ฝ่าย AND ประสาน AIM กพท. เพื่อ ขอออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือน เบื้องต้น กรณีอยู่ในเวลาทำการ หรือ ประสาน NOF บวท. โดยตรง กรณี นอกเวลาทำการ	- ฝ่าย AND - ฝ่าย AIM - NOF	Appendix D: NOTAM Template หัวข้อ a)

ระยะที่ 1 ช่วงเตรียมการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Pre-Activation)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/ แบบฟอร์ม อ้างอิง
2.3	จัดเตรียมข้อมูล ประกอบการประเมิน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดเตรียมข้อมูล ความพร้อม/สถานะการดำเนินงาน ปัจจุบัน/และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับ หน่วยงาน และนำเสนอในที่ประชุม เพื่อประกอบการพิจารณาประกาศใช้ แผนรับภาวะฉุกเฉิน	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	-
3	ประชุมเพื่อประเมิน สถานการณ์และ ผลกระทบ	- ฝ่าย AND สรุปรายชื่อข้อมูลสถานการณ์ ฉุกเฉินให้ที่ประชุมทราบ - ผู้แทนจากแต่ละหน่วยงาน แจ้งข้อมูลความพร้อม/สถานะการ ดำเนินงานปัจจุบัน/และผลกระทบ ที่เกิดขึ้นกับหน่วยงาน	- ฝ่าย AND	- Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ
4	ประเมินสถานการณ์ ผลกระทบ และความ จำเป็นในการใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ	- คณะ CCC และ AOCG ร่วมกัน ประเมินสถานการณ์ ผลกระทบ และ ขีดความสามารถในการให้บริการ จราจรทางอากาศ โดยใช้ข้อมูลจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณา ความจำเป็นในการใช้แผนรับภาวะ ฉุกเฉินฯ และกำหนดมาตรการ รองรับที่เหมาะสม - มติที่ประชุมตัดสินใจใช้แผนรับ ภาวะฉุกเฉินฯ	- ผอ.กพท. (หัวหน้า คณะ CCC) - คณะ CCC - คณะ AOCG - ผู้แทน CCT	- Assessment Matrix Table - บทที่ 2 ATM Contingency Arrangement
4.1	เตรียมการก่อน ประกาศใช้แผนรับ ภาวะฉุกเฉินฯ	- ที่ประชุมพิจารณาร่างการออก ประกาศ NOTAM - CCC มอบหมายอำนาจหน้าที่ให้ คณะ AOCG และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเตรียมความพร้อมภายใน หน่วยงานของตนเอง	- คณะ CCC - คณะ AOCG - ผู้แทน CCT	- Appendix D หัวข้อ b) - Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ

4.3.2 ระยะที่ 2 ช่วงระหว่างประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Activation)

ระยะนี้เริ่มตั้งแต่แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ มีผลบังคับใช้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผน ประสานงาน แลกเปลี่ยนข้อมูล ติดตามและประเมินสถานการณ์ รวมทั้งปรับมาตรการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ได้อย่างเป็นระบบ รวดเร็ว และสอดคล้องกัน เพื่อรักษาความปลอดภัย ความต่อเนื่อง และประสิทธิภาพของการให้บริการจราจรทางอากาศ จนกว่าจะมีการพิจารณายุติการใช้แผน

ขั้นตอนการปฏิบัติ

ระยะที่ 2 ช่วงระหว่างประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Activation)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/ แบบฟอร์ม อ้างอิง
5	ออก NOTAM ประกาศใช้แผน อย่างเป็นทางการ	หน่วยงาน AIM กพท. ประสาน NOF บวท. ในการออก NOTAM การประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ ในทันที	- AIM กพท. - NOTAM Office (NOF) บวท.	- Appendix D หัวข้อ b) - Appendix D หัวข้อ c) – e)
5.1	แจ้ง ICAO Asia/Pacific Regional Office	ผู้แทน CCT ของประเทศไทย จากคณะ AOCG ประสานงานไปยัง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศสำนักงานภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก (ICAO APAC) แจ้งถึง กำหนดการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ	- ผู้แทน CCT	- Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ
5.3	ดำเนินการมาตรการภายใน หน่วยงาน	ผู้แทนด้าน ATS CNS NOF ATFM และผู้ดำเนินงานสนามบิน (ทอท., ทย., บ. การบินกรุงเทพ, ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ประสานงานภายใน ของหน่วยงานเพื่อปฏิบัติงานที่ เกี่ยวข้องพร้อมรองรับผลกระทบที่ อาจเกิดขึ้น	ผู้แทนด้าน ATS CNS NOF ATFM และผู้ดำเนินงาน สนามบิน (ทอท., ทย., บ. การบิน กรุงเทพ, ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	- Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ
5.4	ดำเนินการมาตรการภายใน หน่วยงาน	ผู้แทนด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ประสานงานภายในของหน่วยงาน ตนเอง เพื่อปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมรองรับผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้น	ผู้แทน MET	- Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ

ระยะที่ 2 ช่วงระหว่างประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ (Activation)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/ แบบฟอร์ม อ้างอิง
5.5	ดำเนินมาตรการภายใน หน่วยงาน	ผู้แทนด้าน ASM ประสานงาน หน่วยงานความมั่นคงในการปรับ การใช้งานห้วงอากาศเพื่อป้องกัน ผลกระทบด้านความปลอดภัยของ อากาศยาน	ผู้แทน ASM	- Appendix E แบบฟอร์ม ขั้นตอนการ ประกาศใช้แผน รับภาวะฉุกเฉินฯ
6	ติดตามการปฏิบัติ และรายงานผล	มอบหมายให้ผู้แทนคณะทำงาน AOCG ติดตามการดำเนินมาตรการ ตามแผนรับภาวะฉุกเฉินฯ พร้อมทั้ง เฝ้าระวังสถานการณ์ ประสานงาน และรายงานผลการปฏิบัติต่อคณะ CCC อย่างต่อเนื่อง	- คณะ AOCG	แบบฟอร์มตาม Appendix F- G
6.1	การประสานและ เฝ้าระวังสถานการณ์	ประสาน เฝ้าระวัง ดำเนินการ ติดตามการปฏิบัติการบินในแต่ละ วันให้เป็นไปตามที่กำหนดในเล่ม แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ	- คณะ AOCG	แบบฟอร์มตาม Appendix F- G
6.2	บันทึกการปฏิบัติงาน	บันทึกข้อมูลระหว่างการปฏิบัติงาน	- คณะ AOCG	แบบฟอร์มตาม Appendix F- G
6.3	รายงานผลการ ปฏิบัติงาน	รายงานผลการปฏิบัติงานเป็น ประจำวันในแต่ละวันต่อคณะ CCC โดยมีการกำหนดช่วงเวลาและ ช่องทางการรายงานตามความ เหมาะสม	- คณะ AOCG	แบบฟอร์มตาม Appendix F- G

4.3.3 ระยะที่ 3 ช่วงยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน (Termination)

ช่วงยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน (Termination) เป็นระยะที่สถานการณ์คลี่คลายจนสามารถกลับมาให้บริการจราจรทางอากาศได้ตามปกติ โดยคณะ CCC และคณะทำงาน AOCG จะร่วมกันประเมินสถานการณ์พิจารณายุติการใช้แผน ติดตามการฟื้นฟูการให้บริการ และสรุปบทเรียนจากการดำเนินงาน เพื่อให้การกลับสู่การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างปลอดภัยและเป็นระบบ

ขั้นตอนปฏิบัติ

ระยะที่ 3 ช่วงยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน (Termination)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/ แบบฟอร์ม อ้างอิง
7	ประเมินความพร้อมกลับสู่ภาวะปกติ	ผอ.กพท. ในฐานะหัวหน้าคณะ CCC สั่งการให้ผู้แทนคณะ CCC และคณะ AOCG มีการประชุมเพื่อประเมินสถานการณ์และกำหนดวันเวลาในการยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ ทั้งนี้ การกำหนดช่วงเวลายุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ จะต้องมั่นใจว่าพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลและทำความเข้าใจกับสภาพการจราจรทางอากาศ	- ผอ.กพท. ในฐานะหัวหน้าคณะ CCC - คณะ CCC - คณะ AOCG	- Appendix E: แบบฟอร์มการประกาศใช้และยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ
8	พิจารณาการยุติใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน	เมื่อพิจารณาแล้วว่าการให้บริการจราจรทางอากาศสามารถกลับมาให้บริการได้ตามปกติ ให้คณะทำงาน AOCG ดำเนินการยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน	- ผอ.กพท. ในฐานะหัวหน้าคณะ CCC - คณะ CCC - คณะ AOCG	Appendix E: แบบฟอร์มการประกาศใช้และยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ
8.1	พิจารณาร่างการออกประกาศ NOTAM	ที่ประชุมพิจารณาร่างการออกประกาศ NOTAM	- คณะ CCC - คณะ AOCG	Appendix D หัวข้อ f)
8.2	แจ้ง ICAO APAC ยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน	ผู้แทน CCT ประสานงานไปที่ ICAO APAC แจ้งถึงกำหนดการยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ	- ผู้แทน CCT	
8.3	การประสานงานภายในของหน่วยงานเพื่อเตรียมความพร้อม	ผู้แทนด้าน ATS CNS NOF ATFM และและผู้ดำเนินงานสนามบิน (ทอท., ทย., บ. การบินกรุงเทพ,	- ผู้แทนด้าน ATS CNS NOF ATFM และผู้ดำเนินงาน	

ระยะที่ 3 ช่วงยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน (Termination)				
ขั้นตอน	กระบวนการ	รายละเอียดการปฏิบัติ	ผู้รับผิดชอบ	เอกสาร/ แบบฟอร์ม อ้างอิง
	สำหรับการกลับมาให้ ปฏิบัติงานตามปกติ	ทำอากาศยานอยู่ตะเภา)ประสานงาน ภายในของหน่วยงานตัวเองเพื่อ เตรียมความพร้อมสำหรับการ กลับมาให้ปฏิบัติงานตามปกติ	สนามบิน (ทอท., ทย., บ. การบิน กรุงเทพ, ทำอากาศ ยานอยู่ตะเภา)	
8.4	การออกประกาศ NOTAM ยุติการใช้ แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ	ผู้แทนด้าน AIM ประสาน NOF ใน การออกประกาศ NOTAM แจ้งยุติ การใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านการ บริการจราจรทางอากาศในทันที โดยควรออกประกาศ NOTAM อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดการ Resume Normal Operation	- ฝ่าย AIM - NOF	Appendix D หัวข้อ f)
8.5	ประสานการใช้งาน ห้วงอากาศ	ผู้แทนด้าน ASM ประสานงาน หน่วยงานความมั่นคงในการใช้งาน ห้วงอากาศช่วงระหว่างที่มี การเปลี่ยนผ่านสู่ Normal Operation	- ASM	
8.6	ติดตามการกลับสู่ภาวะ ปกติ	เมื่อการให้บริการจราจรทางอากาศ กลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติแล้ว ให้ AOCG ติดตามการดำเนินงาน ให้บริการจราจรทางอากาศหลังจาก กลับสู่ Normal Operation เป็น ระยะเวลาอย่างน้อย 24 ชั่วโมง และ รายงานผลให้คณะ CCC ทราบเพื่อ ประเมินสถานการณ์ก่อนพิจารณา ยุติการปฏิบัติงานของคณะ CCC และ AOCG ต่อไป	- คณะ AOCG - คณะ CCC	- Appendix E: แบบฟอร์มการ ประกาศใช้และ ยุติการใช้แผนรับ ภาวะฉุกเฉินฯ

Appendix A: Central Coordinating Committee (CCC)

Member Detail:

NO.	Organization	Representative		Contact
1.	The Civil Aviation Authority of Thailand	Primary	Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon Director General of Civil Aviation	Tel. : (+66) 2 568 8806 Email : manat.c@caat.or.th
2.	Thai Meteorological Department	Primary	Mr. Nattawut Dandee Deputy Director-General for Technical Services Thai Meteorological Department	Tel. : (+66) 2 366 9327 Email : nattawut.d@tmd.go.th
		Secondary	Mr. Somkuan Tonjan Director of Aeronautical Meteorology Division	Tel. : (+66) 2 134 0006 Email : kuanmet@gmail.com
3.	Bangkok Rescue Coordination Centre (RCC)	Primary	Miss Natkitta Srithaweeapan Chief of the Search and Rescue Coordination and Operation Division Office of the Search and Rescue Commission Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport	Tel. : (+66) 2 285 5451 Email : natkitta_jp@yahoo.com
		Secondary	Mr. Phasawit Srimuk Transport Technical Officer, Practitioner Level, Search and Rescue Coordination and Operation Division Office of the Search and Rescue Commission Office of the Permanent Secretary, Ministry of Transport	Tel. : (+66) 2 285 5451 Email : phasawit.s@mot.go.th

NO.	Organization	Representative		Contact
4.	Royal Thai Air Force	Primary	Gp.Capt. Witoon Worasuwanarak Director of Air Defense Division, Air Defense Center, Air Operation Control Command	Tel. : (+66) 2 534 5626 Email : witoon_wo@rtaf.mi.th
		Secondary	Gp.Capt. Sansum Maisuk Deputy Director of Air Defense Division, Air Defense Center, Air Operation Control Command	Tel. : (+66) 2 534 6511 Email : sansum_m@rtaf.mi.th
5.	Royal Thai Navy	Primary	RADM. Pitak Thepta Naval Air Division Commander	Tel. : (+66) 38 245 195 Email : cdrtom@gmail.com
		Secondary	Capt.Narong Nilnampetch Deputy Naval Air Division Commander	Tel. : (+66) 38 245-480 Email : naromg1968@gmail.com
		Third	Capt. Siritep Pratumma Director of Airport Operations Division	Tel : (+66) 38 245-593 Email : siritep.p@gmail.com
		Coordinator	LCdr.Thongwit Ingchaiyapoom Head of Aviation Radar Section	Tel. : (+66) 38 245 196 Email : thongwiting@gmail.com
6.	Department of Airports (DOA)	Primary	Mr. Pichai Thongsom Expert (Ground Safety) Acting Director of Airports Standards Control Division	Tel. : (+66) 2 287-0320-9 ext. 2701 Email : pichai.otto@gmail.com
		Secondary	Ms. Ploykaprib Soralump Transportation Technical Officer, Professional Level	Tel. : (+66)2 287-0320-9 ext. 2835 Email : Ploykaprib.s@gmail.com

NO.	Organization	Representative		Contact
7.	Aeronautical Radio of Thailand (AEROTHAI)	Primary	Mr. Sunun Nimfuk Executive Vice President	Tel. : (+66) 2 285 9902 Email : sunun.ni@aerothai.co.th
		Secondary	Mr. Thongchai Jamphatippong Vice President (Air Traffic Management)	Tel. : (+66) 2 285 9012 Email : Thongchai.ja@aerothai.co.th
		Third	Ms. Chananya Pinkaewprasert Senior Director, Bangkok Area Air Traffic Control Management Bureau	Tel. : (+66) 2 285 8808 Email : chananya.pi@aerothai.co.th
8.	Airports of Thailand Public Company Limited (AOT)	Primary	Mrs. Darina Kuasakul Vice President, Aerodrome Standards and Safety Department	Tel. : (+66) 2 535 8490 Email : darina.k@airportthai.co.th
		Secondary	Mr. Kritsada Khumnualthong Director, Aerodrome Standards Division, Aerodrome Standards and Safety Department	Tel. : (+66) 2535-8492 Email : kritsada.k@airportthai.co.th
9.	Bangkok Airways Public Company Limited (Airport Operator)	Primary	Ms. Tresarun Sitakalin Vice President – Airport	Tel. : (+66) 2 265 5579 Email : tresarun@bangkokair.com
		Secondary	Ms. Sasiwara Runsewa Specialist – Airport Emergency Response Planning	Tel. : (+66) 2 265 5585 Email : sasiwara@bangkokair.com

NO.	Organization	Representative		Contact
10.	Airlines Operators Committee Bangkok	Primary	Ms. Ratchanee Chiewasuktrakul AOC Executive Committee	Tel : (+66) 2 134 2162 Email : ratchanee.hse6@jal.com secretary@aocbkk.com
		Secondary	Mr. Dechathorn Ruensook AOC Executive Committee	Email : Dechathornr@bfsasia.com
		Third	Mrs. Atchara Chaiyarak AOC BKK Chairman	Tel. : (+66) 2 137 1582 Email: chairman@aocbkk.com
11.	Thai Pilots Association	Primary	Mr. Sivanit Ratanadib IFALPA Director, Thai Pilots Association	Email : pastrium@gmail.com
		Secondary	Mr. Akharapon Doron	Email : doron.ard@gmail.com

Appendix B: ATM Operational Contingency Group (AOCG)

Member Detail:

NO.	Organization	Representative		Contact
1.	Aeronautical Radio of Thailand Ltd. Air Traffic Services (ATS)	Primary	Mrs. Yamuna Kleebsattabudh Chief of Operations, Bangkok Area Control Center	Tel. : (+66) 2 285-9411 Email : yamuna.kl@aerothai.co.th
		Secondary	Mrs. Siriporn Ruangraiwat Air Traffic Control Manager, Bangkok Area Control Centre	Tel. : (+66) 2 285-9112 Email : siriporn.ru@aerothai.co.th
		Third	Mr. Rachadaporn Phaefuen Air Traffic Control Manager, Bangkok Area Control Centre	Tel. : (+66) 2 285-9111 Email : rachadaporn.ph@aerothai.co.th
2.	Thai Meteorological Department Aeronautical Meteorology (MET)	Primary	Mr. Somkuan Tonjan Director of Aeronautical Meteorology Division	Tel. : (+66) 2 134-0006 Email : kuanmet@gmail.com
		Secondary	Ms. Paweena Panikodom Director of Aeronautical Weather Forecast Sub-division	Tel. : (+66) 2 134-0011 ext. 214 Email : pavna55@hotmail.com
3.	Aeronautical Radio of Thailand Ltd. Aeronautical Information Services (AIS)	Primary	Mrs. Jittima Asawachaiporn Director, Aeronautical Information and Flight Data Management Center	Tel. : (+66) 2 285-9083 Email : jittima.as@aerothai.co.th
		Secondary	Mr. Thawatchai Jiewyou Aeronautical Information Manager	Tel. : (+66) 2 307-2128 Email : Thawatchai.ji@aerothai.co.th
4.	Aeronautical Radio of Thailand Ltd. Communication, Navigation and Surveillance service provider (CNS)	Primary	Mr. Piboonseth Sombattheera Senior Director, Air Traffic Services Engineering Bureau	Tel. : (+66) 2 287 8303 Email : piboonseth.so@aerothai.co.th

NO.	Organization	Representative		Contact
		Secondary	Mr. Pichate Soontrawong Director, Air Traffic Services Engineering Operational Center	Tel. : (+66) 2 285 9704 Email : pichate.so@aerothai.co.th
		Third	Mr. Suwat Srithongkom Director, Air Traffic Communication Systems Engineering Department	Tel. : (+66) 2 287 2864 Email : suwat.sr@aerothai.co.th
5.	Aeronautical Radio of Thailand Ltd. Air Traffic Flow Management (ATFM)	Primary	Mr. Bancha Kingbualuang Director, Network Operations Air Traffic Management Center	Tel. : (+66) 2 287 8132 Email : bancha.ki@aerothai.co.th
		Secondary	Mr. Sugoon Fucharoen Air Traffic Management Network Assistant Manager Network Operations, Air Traffic Management Center	Tel. : (+66) 2 285 9469 Email : sugoon.fu@aerothai.co.th
		Third	Ms. Rose Aksornkitti Air Traffic Management Network Manager Network Operations, Air Traffic Management Center	Tel. : (+66) 2-287-8487 Email : rose.ak@aerothai.co.th
6.	Aeronautical Radio of Thailand Ltd. Airspace Management (ASM)	Primary	Mr. Thongchai Jamphatippong Vice President (Air Traffic Management)	Tel. : (+66) 2 285 9012 Email : thongchai.ja@aerothai.co.th
		Secondary	Ms. Sunisa Raddussadee Senior Director, Air Traffic Management Network Bureau	Tel. : (+66) 2 285 8449 Email : sunisa.ra@aerothai.co.th

NO.	Organization	Representative		Contact
		Third	Mr. Buncha Kingbualuang Director, Network Operations Air Traffic Management Center	Tel. : (+66) 2 287- 8132 Email : bancha.ki@aerothai.co.th
		Fourth	Mr. Dudsadee Sungthong Air Traffic Management Network Assistant Manager Network Operations, Air Traffic Management Center	Tel. : (+66) 2-307-2366 Email : dudsadee.su@aerothai.co.th
7.	Contingency Coordination Team (CCT)	Primary	Mr. Piyawut Tantimekabut Expert, Director Level	Tel. : (+66) 2 287 8616 Email : piyawut.ta@aerothai.co.th
		Secondary	Mr. Sugoon Fucharoen Air Traffic Management Network Assistant Manager Network Operations, Air Traffic Management Center	Tel. : (+66) 2 285 9469 Email : sugoon.fu@aerothai.co.th
8.	Civil Aviation Authority of Thailand (ANS)	Primary	Mrs. Tawika Huayhongtong Manager of Air Navigation Services Standards Department (ANS)	Tel. : (+66) 2 568 8824 Email : tawika.h@caat.or.th
9.	Civil Aviation Authority of Thailand (AIM)	Primary	Mrs. Parichat Thongkleang Manager of Aeronautical Information Management Department (AIM)	Tel. : (+66) 2 568 8830 Email : parichat.t@caat.or.th
10.	Civil Aviation Authority of Thailand (AND)	Primary	Mr. Kraisi Phewkliang Officer Attached to the Director General 11 Acting Air Navigation Operations Management Manager (AND)	Tel. : (+66) 2568-8817 (+66) 81-174-2204 Email : kraisi.p@caat.or.th and_np@caat.or.th

Appendix C: Contact Details of the Civil Aviation Authorities and Organizations

Participating in the Thailand ATM Contingency Plan

NO.	Adjacent States / ATS Unit	Telephone Number	Fax Number	E-mail address	AFTN
Myanmar					
1.	Yangon ACC	+951 533 040 +951 533 030 ext. 455	+951 533 016 +951 533 000	-	VYYFZRZX
Cambodia					
2.	Phnom Penh ACC	+855 23 890 160	+855 23 890 159	ans.ssca@civilaviation.gov.kh	VDPPYAYC
Malaysia					
3.	Kuala Lumpur ACC	+603 8529 1242 +603 8529 1245	+603 8529 1240	klatccwm@caam.gov.my	WMFCZQZX
Laos PDR					
4.	Vientiane ACC	+856 21 512237 +856 21 512091	+856 21 520748	atsd.division@lans.gov.la	VLVTZRZX

NO.	Adjacent States / ATS Unit	Telephone Number	Fax Number	E-mail address	AFTN
Thailand					
5.	Civil Aviation Authority of Thailand Aeronautical Information Management Department (AIM)	+66 2-568-8831 +66 63-205-8831	-	ais@caat.or.th	-
6.	Civil Aviation Authority of Thailand Air Navigation Operations Planning Division (AND)	+66 63-205-8804	-	and_np@caat.or.th	-
7.	Civil Aviation Authority of Thailand Flight Permit Division (AND)	+66 2-568-8815 +66 63-205-8815	-	atreg@caat.or.th https://fpos-office.caat.or.th/	-
ICAO					
8.	Regional Director ICAO, Asia and Pacific Office 252/1 Vibhavadi Rangsit Rd, Chatuchak, Bangkok, 10900, Thailand	+66 2-537-8189 Ext. 37	+66 2 537 8199	apac@icao.int	VTBBICOX
IATA					
9.	IATA APAC Asia-Pacific Office	+65 9247 1039		moorej@iata.org	

Appendix D: NOTAM Template

a) Airspace available Limited ATS

NOTAM

DUE TO ANTICIPATED DISRUPTION OF ATS IN THE BANGKOK FIR ALL ACFT ARE ADVISED THAT THERE WILL BE LIMITED ATS. PILOTS MAY EXPERIENCE DLA AND OVERFLIGHTS MAY CONSIDER AVOIDING THE AIRSPACE.

b) Contingency plan activated

NOTAM

DUE TO DISRUPTION OF ATS IN BANGKOK FIR ALL ACFT ARE ADVISED THAT THE ATM CONTINGENCY PLAN FOR FLIGHTS TRANSITING THE BANGKOK FIR IS IN EFFECT. FLIGH PLANNING MUST BE IN ACCORDANCE WITH THE CONTINGENCY ROUTES LISTED AND FL ASSIGNMENT. PILOTS MUST STRICTLY ADHERE TO THE CONTINGENCY PROCEDURES. ONLY INTERNATIONAL FLIGHTS WITH EXISTING PERMISSION MAY OVERFLY THAILAND AIRSPACE USING THE LISTED CONTINGENCY ROUTES.

c) Non-adherence to the Contingency Plan

NOTAM.....

DUE TO DISRUPTION OF ATS IN THE BANGKOK FIR ALL OPERATORS NOT ABLE TO ADHERE TO THE CONTINGENCY PLAN SHALL AVOID THE BANGKOK FIR.

d) Airspace Limited

NOTAM.....

DUE TO MILITARY ACTIVITIES, ATS ROUTE XXXX, XXXX WITHIN THE AREA BOUNDED BY (COORDINATES LAT/LONG)

ARE NOT AVAILABLE. ALL FLIGHTS ARE ADVISED TO AVOID THE AREA. ACFT OPERATING IN THE VICINITY MAY BE SUBJECT TO RADAR VECTORIZING BY ATC, SUBJECT TO CIVIL/MILITARY COORDINATION.

e) Airspace Not Available/Avoided

NOTAM.....

BANGKOK FIR CLSD TO ALL FLIGHTS ...

OR

DUE TO MILITARY ACTIVITIES, OPERATIONS WITHIN BANGKOK FIR ARE PROHIBITED FOR ALL FLIGHTS, EXCEPT STATE AND AUTHORIZED MILITARY FLIGHTS. ALTERNATE ROUTINGS MAY BE REQUIRED.

f) Resume to Normal Operation

NOTAM

THAILAND CONTINGENCY – RECOVERY TO NORMAL OPERATIONS

TRANSITION TO NORMAL OPERATIONS IN THE BANGKOK FIR WILL COMMENCE AT [TIME] UTC

ALL FLIGHTS OPERATING IN THE BANGKOK FIR PRIOR TO [TIME] UTC SHALL FILE FLIGHT PLAN AND OPERATE IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PROMULGATED IN PART ENR 3.5 THAILAND AIP.

FLIGHTS PLANNED TO OPERATE IN THE BANGKOK FIR AT OR AFTER [TIME] UTC SHALL FILE FLIGHT PLAN VIA STANDARD NON-CONTINGENCY ATS ROUTES AS PUBLISHED IN THAILAND AIP. LEVEL AND ROUTE RESTRICTIONS MAY BE TACTICALLY APPLIED DURING THE TRANSITION TO NORMAL OPERATIONS. OPERATORS SHOULD CONSIDER THE CARRIAGE OF ADDITIONAL FUEL.

FLIGHTS OPERATING WITHIN THE BANGKOK FIR SHALL NOT SUBMIT IN-FLIGHT RE-FILE OF FLIGHT PLANS OR REQUEST TACTICAL RE-ROUTING TO NORMAL ROUTES OR TRACK SHORTENING, EXCEPT ONLY IN CASES OF EMERGENCY OR DIVERSION FOR LANDING AT AERODROMES OTHER THAN FLIGHT PLANNED.

ATC MAY TACTICALLY OFFER IMPROVED ROUTES OR FLIGHT LEVELS WHERE AVAILABLE.

FLIGHT CREWS SHOULD BE AWARE THAT THERE MAY BE MIXED CONTINGENCY ROUTE/LEVEL AND NON-CONTINGENCY ROUTE/LEVEL OPERATIONS IN THEIR VICINITY DURING THE TRANSITION TO NORMAL OPERATIONS.

Appendix E: แบบฟอร์ม CAAT-AND-NP-001
การประกาศใช้และยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ

แบบฟอร์มการประกาศใช้และยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ

ขั้นตอนการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ		
Scenario: _____ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ (AND) ได้รับแจ้งจาก _____ เมื่อวันที่ _____ เดือน _____ พ.ศ. _____ ทาง _____ ว่าเกิดสถานการณ์ _____ ซึ่งส่งผลให้บริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR หยุดชะงักบางส่วนหรือไม่สามารถให้บริการได้โดยสิ้นเชิงโดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อเมื่อวันที่ _____ เดือน _____ พ.ศ. _____		
การเตรียมการ		
Detail	Progress	Remark
1. ผอ.กพท. ในฐานะหัวหน้าคณะ CCC สั่งการผ่าน ผจก. ฝ่าย AND ให้ทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง (คณะ CCC และ AOCG) เข้าร่วมการประชุม เพื่อประเมินสถานการณ์และพิจารณาความจำเป็นในการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน ผ่านทาง _____ ในวันที่ _____ เวลา _____ น. โดยมอบหมายให้ฝ่าย AND เป็นผู้ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	☐	
2. AND จัดเตรียมสถานที่ในการประชุมในรูปแบบ _____	☐	
3. ฝ่าย AND สรุปสถานการณ์ และมีอีเมลแจ้งผู้เกี่ยวข้องเพื่อทราบสถานการณ์ และนัดหมายผู้แทน คณะ CCC และ AOCG เข้าร่วมประชุม โดยแจ้งให้แต่ละหน่วยงานจัดเตรียมข้อมูลความพร้อม/สถานะการดำเนินงานปัจจุบัน/และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน่วยงาน และนำเสนอในที่ประชุม	☐	
4. ฝ่าย AND ประสาน NOTAM Office (NOF) บวท. ผ่าน AIM กพท. ในการออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนเบื้องต้น ตามที่ระบุใน Appendix D หัวข้อ a) Airspace available Limited ATS	☐	
5. ฝ่าย AND โทรศัพท์ประสานงานผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยตามรายชื่อที่ระบุในคณะทำงาน CCC และ AOCG ให้เข้าร่วมการประชุม และเน้นย้ำให้แต่ละหน่วยงานจัดเตรียมข้อมูล ความพร้อม/สถานการณ์ดำเนินงาน/และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน่วยงาน และนำเสนอในที่ประชุม <u>รายชื่อหน่วยงาน CCC</u> - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) - Royal Thai Air Force (RTAF) - Royal Thai Navy (RTN) - Department of Airports (DOA) - Thai Meteorological Department (TMD)	CCC ☐ CAAT ☐ RTAF ☐ RTN ☐ DOA ☐ TMD ☐ RCC ☐ AEROTHAI ☐ AOT ☐ BKP ☐ AOC ☐ THAIPA	

- Bangkok Rescue Coordination Centre (RCC) - Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI) - Airports of Thailand Public Company Limited (AOT) - Bangkok Airways Public Company Limited - Bangkok Airlines Committee - Thai Pilots Association (THAIPA)	AOCG ☐ AEROTHAI (ATS) ☐ AEROTHAI (AIS) ☐ AEROTHAI (CNS) ☐ AEROTHAI (ATFM) ☐ AEROTHAI (ASM) ☐ AEROTHAI (CCT) ☐ TMD ☐ CAAT (ANS) ☐ CAAT (AND) ☐ CAAT (AIM)	
รายชื่อหน่วยงาน AOCG		
- Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI) - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) - Thai Meteorological Department (TMD)		

การประกาศใช้แผน				
Detail			Progress	Remark
1. ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามที่มีรายชื่อในคณะทำงาน CCC และ AOCG เข้าร่วมการประชุม ในวันที่ _____ เวลา _____ น.			☐	
2. หัวหน้า CCC หรือ ฝ่าย AND ให้ข้อมูลสรุปสถานการณ์แก่คณะทำงาน และแจ้งให้แต่ละหน่วยงาน ให้ข้อมูลความพร้อม/สถานการณ์ ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ให้ที่ประชุมทราบ			☐	
	RTAF	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการปฏิบัติการ ทั้งใน ส่วนของ Aerodrome และ Radar Control ที่อยู่ในความควบคุมของ กองทัพอากาศ - สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	
	RTN	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการปฏิบัติการ ทั้งใน ส่วนของสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพอากาศ Aerodrome และ Approach Control ตลอดจนสถานะเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยาน/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	
	DOA	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการรองรับอากาศยานและผู้โดยสารที่อาจตกค้าง/ สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	
	TMD	- ให้ข้อมูลความพร้อม/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	
	RCC	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการปฏิบัติการ และประสานงาน เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบเหตุ/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	
	AEROTHAI	- ให้ข้อมูลความพร้อม/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐ ATS ☐ CNS ☐ NOF ☐ ATFM	Remark:
	AMC	- ให้ข้อมูลความพร้อม/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	Remark:
	AOT	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการรองรับอากาศยานและผู้โดยสารที่อาจตกค้าง/	☐	

		สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น			
	BKP	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการรองรับอากาศยาน และผู้โดยสารที่อาจตกค้าง/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐		
	AOC	- ให้ข้อมูลความพร้อมประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐		
	THAIPA	- ให้ข้อมูลความพร้อม/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐		
	AIM CAAT	- ให้ข้อมูลความพร้อมในการออกประกาศ NOTAM/สถานการณ์ปฏิบัติงานปัจจุบัน/ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐		
3. ที่ประชุมคณะ CCC พิจารณาแล้ว มีมติให้ประกาศใช้แผนฯ เนื่องจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย โดยให้คณะทำงาน AOCG มีอำนาจในการปฏิบัติงาน Day-to-Day Operation และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในคณะ AOCG ดำเนินการดังนี้			☐	Remark : ที่ประชุมพิจารณาร่างการออกประกาศ NOTAM เพื่อทวนสอบความถูกต้องตาม Appendix D หัวข้อ b)	
	AIM CAAT	- ประสาน NOF ในการออก NOTAM แจ้งการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านการบริการจราจรทางอากาศ ในพื้นที่เมื่อมีมติประกาศใช้แผนฯ โดยใช้ Template กำหนดใน Appendix D หัวข้อ b) Contingency plan activated	☐		
	CCT	- ประสานงานไปยัง ICAO APAC แจ้งถึงกำหนดการประกาศใช้แผนฯ	☐	Remark:	
	AEROTHAI	- ประสานงานภายในของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องพร้อมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐ ATS ☐ CNS ☐ NOF ☐ ATFM	Remark:	
	TMD	- ประสานงานภายในของหน่วยงานเพื่อปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องพร้อมรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	☐	Remark:	
	AMC	- ประสานงานหน่วยงานความมั่นคงในการปรับการใช้งานห้วงอากาศ เพื่อป้องกันผลกระทบด้านความปลอดภัยของอากาศยาน	☐	Remark:	

ขั้นตอนยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านการบริการจราจรทางอากาศ				
Detail			Progress	Remark
1. ผอ.กพท. (หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย) ได้รับแจ้งเมื่อวันที่ ____ เวลา ____ น. ว่า สถานการณ์ฉุกเฉินได้คลี่คลายลงและสามารถกลับเข้าสู่การปฏิบัติงานตามปกติได้ในวันที่ ____ เวลา ____ น.			☐	
2. คณะ CCC และคณะ AOCG มีการประชุมเพื่อประเมินสถานการณ์และกำหนดวันเวลาในการยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ ในวันที่ ____ เวลา ____ ผ่านทาง ____ โดยที่ประชุมคณะ CCC มีมติให้กำหนดวันยุติการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ ในวันที่ ____ เวลา ____ น. และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในคณะ AOCG ดำเนินการดังนี้			☐	Remark : ที่ประชุมพิจารณาร่างการออกประกาศ NOTAM เพื่อทวนสอบความถูกต้องตาม Appendix D หัวข้อ c)
	CCT	- ประสานงานไปยัง ICAO APAC แจ้งถึงกำหนดการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉิน	☐	
	AEROTHAI	- ประสานงานภายในของหน่วยงานตัวเองเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการกลับมาให้ปฏิบัติงานตามปกติ	☐ ATS ☐ CNS ☐ NOF ☐ ATFM	
	AIM CAAT	- ประกาศ NOTAM แจ้งยุติการใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินด้านการบริการจราจรทางอากาศ โดยใช้ Template กำหนดใน Appendix D หัวข้อ f) Resume to Normal Operation	☐	Remark:
	AMC	- ประสานงานหน่วยงานความมั่นคง ในการใช้งานทั้งอากาศ ช่วงระหว่างที่มีการเปลี่ยนผ่านเข้าสู่ Normal Operation	☐	Remark:
	TMD	- เตรียมความพร้อมในการให้บริการสำหรับการเปลี่ยนผ่านเข้าสู่สถานการณ์ปกติ		
	AOCG	- ติดตามการดำเนินงานให้บริการจราจรทางอากาศหลังจากกลับสู่ Normal Operation เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 24 ชม. - รายงานผลให้คณะ CCC ทราบในวันที่ ____ เวลา ____ น.	☐	Remark:
	CCC/AOCG	- ประเมินสถานการณ์แล้ว การกลับเข้าสู่สภาวะปกติเป็นไปได้อย่างเรียบร้อย จึงมีมติให้ยุติการปฏิบัติงานของคณะ CCC และ AOCG ในวันที่ ____ เวลา ____ น.	☐	

Appendix F: แบบฟอร์ม CAAT-AND-NP-002 การรายงานเหตุการณ์อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉินและอากาศยานประสบอุบัติเหตุ



แบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน
และอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

แบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉินและอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

1) แบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน

เรื่อง รายงานอากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน

เรียน ผอ.กพท. (หัวหน้าคณะทำงาน CCC) ผ่าน ผจก.ฝ่าย AND กพท.

เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....น.

สายการบิน / บริษัท	นามเรียกขาน	แบบอากาศยาน	ทะเบียน	สนามบิน ต้นทาง	สนามบิน ปลายทาง	จำนวน ผู้โดยสาร/ ลูกเรือ	น้ำมันเชื้อเพลิง (KG)	DGR (ถ้ามีให้ระบุ ด้านล่าง)

รายละเอียดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุและพิกัด (Lat-Long หรือ Grid Map)

.....

สาเหตุ

.....

ความต้องการของนักบิน

.....

ถึงสนามบินสำรองฉุกเฉิน/ออกนอกเขต Bangkok FIR เวลา.....UTC

หน่วยงานที่ต้องแจ้งข้อมูล

หน่วยเกี่ยวข้อง	โทรศัพท์	ผู้รับข่าว	เวลา (น.)
1) ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC)			
2) TBD (กรณีมีแนวโน้มว่าอากาศยานจะลงจอดฉุกเฉินที่สนามบิน)			
3) สายการบิน หรือตัวแทนสายการบินที่ขอลงฉุกเฉิน			
4) ผู้แทนกองทัพอากาศ			
5) ฝ่าย AND กพท. (ผู้แทนคณะทำงาน AOCG)			

2) แบบฟอร์มการรายงานเหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุ

เรื่อง รายงานอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

เรียน ผอ.กพท. (หัวหน้าคณะทำงาน CCC) ผ่าน ผจก.ฝ่าย AND กพท.

เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....น.

สายการบิน / บริษัท	นามเรียกขาน	แบบอากาศยาน	ทะเบียน	สนามบินต้นทาง	สนามบินปลายทาง	จำนวนผู้โดยสาร/ลูกเรือ	น้ำมันเชื้อเพลิง (KG)	DG (ถ้ามีให้ระบุด้านล่าง)

สาเหตุ

ความต้องการของนักบิน (ถ้ามี)

Dangerous Goods (DGR)

ชื่อ	ประเภทของ DGR	ตำแหน่งของ DGR	แนวทางการปฏิบัติ

บันทึกข้อมูล (ชื่อ นามสกุล) จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

.....

(.....)

ตำแหน่ง

คณะทำงาน AOCG

หน่วยงานที่ต้องแจ้งข้อมูลโดยฝ่าย AND กพท. (ผู้แทนคณะทำงาน AOCG)

หน่วยเกี่ยวข้อง	โทรศัพท์	ผู้รับข่าว	เวลา (น.)
1) ผอ.กพท. (หัวหน้าคณะทำงาน CCC)			
2) ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศประเทศเพื่อนบ้าน			

.....

(.....)

วันที่ เดือน พ.ศ.

Appendix G: แบบฟอร์ม CAAT-AND-NP-003 Thailand ATM Contingency Arrangements Activity Log

Thailand ATM Contingency Arrangements Activity Log

No.	DD/MM/YYYY	TIME	DESCRIPTION	INITIAL
0.	5/6/2017	0230 UTC	Issued NOTAM for activating the Contingency plan	PA