

หัวข้อความเสี่ยง	ความเสี่ยง	ผลกระทบ	ความรุนแรง	โอกาสเกิด	คะแนนระดับ	แผนการจัดการ	ผู้รับผิดชอบ/เสร็จเมื่อไร	Results (ผลหลังจากการ Action Plan)					กิจกรรมในการดำเนินการ			
								วันที่ประเมิน	ความรุนแรง	โอกาสเกิด	คะแนนระดับ	หมายเหตุ				
เครื่องมือ	■ ระบบไฟฟ้าขัดข้อง	ไม่สามารถส่งข่าวอากาศการบินเข้าระบบ METNET ได้	2	2	4	LOW	มีระบบไฟฟ้าสำรอง (UPS) และท่าอากาศยานมีระบบสำรองไฟ	ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน	ก.ค. 2566							
	■ ระบบการส่งข่าวอากาศการบินผ่านทาง METNET ขัดข้อง	ATC ไม่สามารถรับข่าวอากาศการบินได้ โดยเฉพาะเวลาที่มีสภาพอากาศร้ายแรงต่อการบิน	3	3	6	MODERATE	ส่งข่าวให้ ATC โดยใช้ระบบโทรศัพท์ภายในของสนามบิน หรือหากโทรศัพท์ขัดข้อง ให้ใช้วิทยุสื่อสาร	ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน	ก.ค. 2566							
	■ ภาพเรดาร์สุราษฎร์ธานี ขัดข้อง	ไม่สามารถติดตามกลุ่มฝนบริเวณเขตสนามบินได้	2	2	4	LOW	ใช้ข้อมูลเรดาร์จากชุมพร และ สทิงพระ ช่วยติดตามกลุ่มฝน	ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน	ก.ค. 2566							
	■ เครื่องมือตรวจอากาศ รอกการตรวจซ่อมบำรุงและสอบเทียบ โดยเฉพาะ บารอมิเตอร์ ที่ใช้รายงานความกดอากาศ มีความสำคัญต่อการตรวจอากาศการบินมาก	เครื่องมือตรวจอากาศ อาจแสดงข้อมูลคลาดเคลื่อน		4	2	6	MODERATE	ประสานช่าง สม.ศอ. ดำเนินการตามแผนการสอบเทียบ ระหว่างที่รอให้สั่งเกิดและเปรียบเทียบค่าจากสถานีใกล้เคียง	ค.ม. และ สม.ศอ./ รอดำเนินการ	ก.ค. 2566						ผู้ปฏิบัติงานแจ้งไปยัง ค.ม. และ สม.ศอ.
	■ ระบบ Internet ขัดข้อง	ไม่สามารถส่งข่าวอากาศการบินเข้าระบบ METNET ได้		2	2	4	LOW	เปลี่ยนใช้ Internet ของสนามบิน หรือ ต่อผ่าน Internet ผ่าน โทรศัพท์มือถือของผู้ปฏิบัติงาน	ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน	ก.ค. 2566						
	■ บุคลากรตรวจและรายงานค่าสารประกอบออกซิเจนในอากาศคลาดเคลื่อน	ATC ได้รับข่าวไม่ตรงตามรูปแบบ ICAO กำหนด	2	2	4	LOW	มีการตรวจสอบการปฏิบัติงาน และความถูกต้องของข่าว ตาม QP และ WI โดย นอด.ผู้ที่มาเปลี่ยนเวร หากพบข้อผิดพลาด จะมีการพูดคุยเพื่อหาแนวทางแก้ไข	ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน	ก.ค. 2566							

บุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> อัตรากำลังไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงานที่นอกเหนือจากภารกิจหลัก (เช่น การลา หรือไปราชการ) 	<p>ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีภาระเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการปฏิบัติงานติดต่อกันหลายเดือนต่อปี ทำให้ร่างกายอ่อนล้าจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ ก่อให้เกิดความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงานได้ง่าย (Human Error) ซึ่งไม่ควรเกิดขึ้นกับงานที่ใช้ความรับผิดชอบสูง</p>	4	4	8	HIGH	<p>1. แจ้ง หน.กทบ.สมุย เพื่อทำหนังสือเสนอผู้บริหารจัดสรรอัตราบุคลากรที่มีคุณสมบัติมาทดแทนในอัตรากำลังที่ขาดไป</p>	<p>ศอ./ทุกวัน</p>	<p>ก.ค. 2566</p>	<p>ผู้ปฏิบัติงานแจ้งไปยัง หน.กทบ.สมุย เพื่อปฏิบัติตามแผนการจัดการ</p>
อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ภัยธรรมชาติที่รุนแรงทำให้สนามบินไม่สามารถเปิดให้บริการได้ แต่หน่วยงานอื่นๆ ยังคงต้องปฏิบัติงานอยู่ 	<p>ไม่สามารถปฏิบัติงานได้เต็มประสิทธิภาพ</p>	5	1	6	MODERATE	<p>ปฏิบัติตามแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องของ ศอ./ประสานงานกับทางบางกอกแอร์เวย์</p>	<p>ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน</p>		
<ul style="list-style-type: none"> มีความเสี่ยงในการติดโรคระบาดฯ เช่น ไวรัส COVID-19 	<p>การบริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินไม่ต่อเนื่อง หรืออาจหยุดชะงักหากผู้ปฏิบัติงานติดเชื้อ</p>	2	2	4	LOW	<p>ปฏิบัติตามแผนมาตรการรองรับสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ของ ศอ.และศบค.จังหวัด รวมถึงแผนดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องของ ศอ./บางกอกแอร์เวย์</p>	<p>ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน</p>			
<ul style="list-style-type: none"> เทคโนโลยี AI ในด้านการพยากรณ์อากาศ จากแหล่งอื่นปัจจุบันมีมากขึ้น 	<p>ผู้รับบริการข้อมูลฯ ที่โทรมาสอบถามเกิดความสับสนเนื่องจากบางครั้งข้อมูลที่ออกมาไม่ตรงกัน</p>	2	2	4	LOW	<p>ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ ให้ผู้รับบริการใช้ข้อมูลจากกรมอุตุนิยมวิทยาเป็นหลัก</p>	<p>ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน</p>			
<ul style="list-style-type: none"> สภาพอากาศร้ายที่เกิดขึ้นบริเวณสนามบิน 	<p>ส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงานภาคพื้น อาจได้รับอันตรายขณะปฏิบัติงาน เช่น ฟ้าผ่า ลมกระโชกแรง</p>	5	1	6	MODERATE	<p>เจ้าหน้าที่ผู้เข้าเวร หมั่นคอยตรวจและเฝ้าระวังสภาพอากาศ ได้แก่ลมแรง เมฆCB ฝนฟ้าคะนอง แล้วแจ้งเตือนไปทางสนามบิน หากมีความจำเป็น</p>	<p>ผู้ปฏิบัติงาน/ทุกวัน</p>			