

## ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน

พ.ศ. ๒๕๖๒

อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๕/๑๐ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกระเบียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ในระเบียบนี้

“สายการบิน” (Airline) หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ

“ผู้ดำเนินการบิน” (Aircraft Operator) หมายความว่า ผู้ดำเนินการการทำงานทางอากาศหรือผู้ดำเนินการการบินทั่วไป เช่น การบินของธุรกิจเอกชน หรือการใช้อากาศยานส่วนบุคคล

“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ

“ระดับของสนามบิน” (Airport Level) หมายความว่า การจัดระดับความหนาแน่นของสนามบิน โดยแบ่งออกเป็นสามระดับ ได้แก่ สนามบินระดับหนึ่ง สนามบินระดับสอง และสนามบินระดับสาม

“ผู้ดำเนินการสนามบิน” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ

“ผู้ทำการบินรายใหม่” (New Entrant) หมายความว่า สายการบินที่ขอรับการจัดสรรเวลาการบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำการบินต่อเนื่อง ณ สนามบินใดสนามบินหนึ่งในวันทำการบินใดวันทำการบินหนึ่ง และเมื่อได้รับการจัดสรร จำนวนเวลาการบินทั้งหมดที่ได้สำหรับวันทำการบินนั้น ณ สนามบินนั้นรวมกันแล้วจะน้อยกว่าห้าเที่ยว

“การประสานงานจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination) หมายความว่า การอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินของสนามบินระดับสอง และการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินระดับสาม

“พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination Parameters) หมายความว่า ปัจจัยและข้อจำกัดในการรองรับของสนามบิน ทั้งด้านเทคนิค การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อม

“การวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับ” (Demand and Capacity Analysis) หมายความว่า การประเมินความต้องการของสายการบินและขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้สูงสุดของสนามบิน โดยคำนึงถึงข้อจำกัดทางกายภาพ การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อมของสนามบิน

“ฤดูกาลการบิน” (Season) หมายความว่า ช่วงเวลาในการกำหนดตารางการบิน ซึ่งแบ่งออกเป็นฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคม

“ฤดูกาลการบินเดียวกัน” (Equivalent Seasons) หมายความว่า ฤดูกาลการบินฤดูร้อนต่อเนื่องกันสองฤดูร้อน หรือฤดูกาลการบินฤดูหนาวต่อเนื่องกันสองฤดูหนาว แต่ไม่ใช่ฤดูกาลการบินฤดูร้อนต่อเนื่องไปจนถึงฤดูกาลการบินฤดูหนาว

“ฤดูกาลการบินต่อเนื่องกัน” (Consecutive Seasons) หมายความว่า ฤดูกาลการบินฤดูร้อนหนึ่งฤดูต่อเนื่องไปถึงฤดูกาลการบินฤดูหนาวอีกหนึ่งฤดู หรือฤดูกาลการบินฤดูหนาวหนึ่งฤดูต่อเนื่องไปถึงฤดูกาลการบินฤดูร้อนอีกหนึ่งฤดู

“เที่ยวบิน” (Flight) หมายความว่า การทำการบินหนึ่งหรือหลายเที่ยวโดยหมายเลขเที่ยวบินเดียวกัน

“ประวัติการบิน” (Historic Precedence) หมายความว่า การได้สิทธิที่จะได้รับการจัดสรรเวลาการบินอันเนื่องมาจากสายการบินได้ทำการบินจริงเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรไปแล้วในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมา

“การเริ่มจัดสรรเวลาการบิน” (Initial Coordination) หมายความว่า ช่วงขั้นตอนที่เกิดขึ้นในระหว่างวันสุดท้ายของกำหนดการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินที่กำลังจะมาถึง กับวันสุดท้ายที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจัดส่งเวลาการบินที่ได้ทำการจัดสรร (Slot Initial Allocation List message: SAL) สำหรับสนามบินระดับสาม หรือที่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินให้คำแนะนำปรับเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองให้แก่สายการบิน

“ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน” (Calendar) หมายความว่า ปฏิทินการจัดสรรเวลาการบินตามที่สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) กำหนด

“วันสุดท้ายของกำหนดการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบิน” (Initial Submission Deadline) หมายความว่า เวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกาตามเวลาสากลเชิงพิกัดของวันที่ระบุในปฏิทินการจัดสรรเวลาการบินซึ่งเป็นวันสุดท้ายที่สายการบินจะต้องส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสามให้แก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน หรือส่งแผนทำการบินในสนามบินระดับสองให้แก่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน

“วันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบิน” (Historic Baseline Date) หมายความว่า วันที่เริ่มเก็บประวัติการบินซึ่งใช้สำหรับคำนวณการทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรในการพิจารณาประวัติการบิน ซึ่งเริ่มต้นเมื่อเวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกาตามเวลาสากลเชิงพิกัดของวันที่ ๓๑ มกราคมสำหรับฤดูกาลการบินฤดูร้อน และเวลา ๒๓.๕๙ นาฬิกาตามเวลาสากลเชิงพิกัดของวันที่ ๓๑ สิงหาคมสำหรับฤดูกาลการบินฤดูหนาว ตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน

“วันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่อง” (Series Return Deadline) หมายความว่า วันที่สายการบินต้องส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน เนื่องจากไม่มีแผนที่จะทำการบินในช่วงเวลาการบินต่อเนื่องนั้น

“เวลาการบิน” (Slot) หมายความว่า วันและเวลาที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินระดับสาม

“เวลาการบินต่อเนื่อง” (Series of Slots) หมายความว่า เวลาการบินที่มีเวลาเดียวกัน ในวันทำการบินเดียวกัน (Day-of-the-week) ติดต่อกันอย่างน้อยห้าครั้ง หรือในฤดูกาลการบินเดียวกัน

“เวลาการบินของเที่ยวบินเฉพาะกิจ” (Ad Hoc Slot) หมายความว่า เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรแก่เที่ยวบินที่ทำการบินเป็นครั้งคราว ซึ่งจะไม่นำไปรวมเป็นประวัติการบิน

“เวลาสากลเชิงพิกัด” (Universal Time Coordinated: UTC) หมายความว่า หน่วยเวลาที่ใช้ในการอ้างอิงตามพิกัดของโลก โดยอาจอ้างอิงด้วยการใช้ตัวย่อ Z หรือ GMT

“การประชุมเจรจาการจัดสรรเวลาการบิน” (Slot Conference) หมายความว่า การประชุมที่จัดขึ้นโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อการประสานงานจัดสรรเวลาการบินให้แก่สายการบินที่มีแผนทำการบินเข้าออกสนามบินระดับสองและสนามบินระดับสาม ซึ่งจัดขึ้นสองครั้งต่อปี สำหรับกำหนดการบินประจำฤดูร้อนและฤดูหนาว

“ข้อมูลประวัติการบิน” (Slot Historic List message: SHL) หมายความว่า ข้อมูลตามแบบฟอร์มมาตรฐานที่จัดทำโดยหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อแจ้งสายการบินให้ทราบถึงสถานะประวัติของการได้รับจัดสรรเวลาการบินที่ผ่านมา

“การติดตามตรวจสอบเวลาการบิน” (Slot Monitoring) หมายความว่า การติดตามตรวจสอบของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อวิเคราะห์การปฏิบัติการบินจริงของสายการบินเพื่อเปรียบเทียบกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร

“กองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา” (Slot Pool) หมายความว่า เวลาการบินที่สนามบินสามารถให้บริการได้ ณ สนามบินระดับสาม หลังจากจัดสรรเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบิน และการเปลี่ยนแปลงเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินแล้ว

“การแลกเปลี่ยนเวลาการบิน” (Slot Swap) หมายความว่า การตกลงแลกเปลี่ยนสลับเวลาการบินบนพื้นฐานหนึ่งเวลาการบินต่อหนึ่งเวลาการบิน ณ สนามบินเดียวกันตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้

“การโอนถ่ายเวลาการบิน” (Slot Transfer) หมายความว่า การโอนถ่ายเวลาการบิน ณ สนามบินเดียวกัน ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้

“คำขอที่รอการจัดสรรเวลา” (Waitlist) หมายความว่า คำขอรับการจัดสรรเวลาการบินที่เหลืออยู่ซึ่งไม่ถูกจัดอยู่ในลำดับความสำคัญ หรือเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรแล้วแต่อยู่ในระหว่างปรับปรุงให้ตรงกับคำขอ หรือคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินที่ยังไม่ได้รับการจัดสรร แล้วแต่กรณี

“คณะกรรมการจัดสรรเวลา” (Slot Coordination Committee) หมายความว่า คณะกรรมการที่สำนักงานจัดตั้งขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินการจัดสรรเวลาการบินของหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และการดำเนินการบินของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน

“หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน” (Facilitator) หมายความว่า หน่วยงานของสนามบินหรือหน่วยงานที่สนามบินมอบหมาย ซึ่งรับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลแผนทำการบินของสนามบินระดับสองและให้คำแนะนำแก่สายการบินหากมีความจำเป็นต้องมีการปรับตารางการบิน

“หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน” (Slot Coordinator) หมายความว่า หน่วยงานในสำนักงานซึ่งรับผิดชอบในการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินระดับสาม

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## ส่วนที่ ๑

### ขอบเขตการใช้บังคับ

ข้อ ๔ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการบินเข้าออกสนามบินให้แก่อากาศยานของสายการบินและผู้ดำเนินการบินที่ประสงค์จะปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินในประเทศไทย เว้นแต่สายการบินและผู้ดำเนินการบินที่ใช้เฮลิคอปเตอร์ในการปฏิบัติการบิน

## ส่วนที่ ๒

### คณะกรรมการจัดสรรเวลา

ข้อ ๕ ให้สำนักงานจัดตั้งคณะกรรมการจัดสรรเวลาขึ้นคณะหนึ่ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทย
- (๒) พิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบิน

(๓) ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง (Relevant Parties) กับการจัดสรรเวลาการบิน เพื่อขอการสนับสนุนข้อมูลหรือความร่วมมือในด้านต่าง ๆ

(๔) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสมและจำเป็น

ข้อ ๖ ให้มีการประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลาอย่างน้อยปีละสองครั้ง เพื่อทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของแต่ละฤดูกาลการบิน หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายหรือปรับขีดความสามารถของสนามบิน ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการบินอย่างมีนัยสำคัญ

### ส่วนที่ ๓

#### การจัดระดับความหนาแน่นของสนามบิน

ข้อ ๗ ระดับความหนาแน่นของสนามบิน แบ่งออกเป็น ๓ ระดับ ดังนี้

(๑) สนามบินระดับหนึ่ง (level 1) คือ สนามบินที่มีขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งานตลอดเวลา

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

(๓) สนามบินระดับสาม (level 3) คือ สนามบินที่มีโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอในการรองรับหรือสนามบินที่หน่วยงานของรัฐกำหนดเงื่อนไขไว้ จนทำให้สนามบินนั้นไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการในการใช้สนามบินได้

ให้สำนักงานประกาศจัดระดับความหนาแน่นของสนามบินระดับสองและสนามบินระดับสาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๘ การกำหนดระดับความหนาแน่นของสนามบินระดับสองหรือสนามบินระดับสามหรือการเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่นในกรณีอื่น จะเกิดขึ้นเมื่อ

(๑) มีการดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินอย่างเต็มรูปแบบ หรือ

(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมีการปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับตาม (๑) และข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่น หรือ

(๓) ไม่สามารถบรรเทาปัญหาความแออัดในระยะสั้นด้วยวิธีอื่นได้

ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่จัดทำรายงานการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) สำนักงานมีคำสั่งให้ดำเนินการ หรือ

(๒) มีคำร้องขอต่อสำนักงานเป็นลายลักษณ์อักษรจากกลุ่มสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน ซึ่งให้บริการ ณ สนามบินนั้นโดยคิดเป็นสัดส่วนมากกว่ากึ่งหนึ่งของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน ทั้งหมดซึ่งให้บริการ ณ สนามบินดังกล่าว

หากผู้ดำเนินการสนามบินเห็นว่ามีความจำเป็นและเหมาะสม อาจจัดทำรายงานการวิเคราะห์ ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน เสนอให้สำนักงานเพื่อใช้ประกอบการ พิจารณาจัดระดับหรือเปลี่ยนแปลงระดับความหนาแน่นของสนามบินก็ได้

ข้อ ๑๐ การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินจะพิจารณาถึงความสามารถ ของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินเพื่อรองรับระดับการใช้บริการที่กำหนด

การวิเคราะห์ตามวรรคหนึ่งดังกล่าวควรระบุข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน ข้อจำกัด ในการปฏิบัติงานหรือข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อสายการบินผู้ใช้บริการสนามบิน และ ระบุทางเลือกในการแก้ไขหรือบรรเทาข้อจำกัดดังกล่าว

ข้อ ๑๑ สำนักงานจะเผยแพร่รายงานผลการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถ ในการรองรับของสนามบินเพื่อส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องพัฒนาความร่วมมือ และเพื่อแก้ไขหรือบรรเทา ข้อจำกัดต่าง ๆ

ข้อ ๑๒ สำนักงานจะกำหนดระดับความหนาแน่นของสนามบินเป็นกรณีพิเศษในระหว่าง ช่วงเวลาหนึ่งเวลาใด หากเกิดสถานการณ์ที่จำเป็นและมีความเหมาะสม

สถานการณ์ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ากรณี ดังต่อไปนี้

(๑) การลดขีดความสามารถของสนามบินเป็นการชั่วคราวเพื่อการบำรุงรักษาและพัฒนา สนามบินตามแผนของสนามบิน

(๒) การลดขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินเนื่องจากเหตุการณ์ ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้เป็นระยะเวลานาน

#### ส่วนที่ ๔

ข้อกำหนดในการอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๑๓ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองและหน่วย ประสานจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสามจะต้องทำหน้าที่โดยอิสระ เป็นกลาง โปร่งใส และไม่เลือกปฏิบัติ

ข้อ ๑๔ คำขอรับการจัดเวลาการบินหรือคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินให้ส่งไปยังหน่วย อำนาจความสะดวกจัดเวลาการบินหรือหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน โดยใช้รูปแบบของ the IATA Standard Schedules Information Manual (SSIM) ทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๑๕ สายการบินและผู้ดำเนินการบินจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน ณ สนามบิน ระดับสาม หากไม่ได้รับการจัดสรรเวลาการบินจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๑๖ สายการบินและผู้ดำเนินการบินต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยอำนวยความสะดวก จัดเวลาการบินหรือหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และปรับเวลาการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร

การปรับเวลาการบินตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงระยะเวลาที่จะทำการบินให้สอดคล้องกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร ณ สนามบินต้นทางและสนามบินปลายทาง

ข้อ ๑๗ ผู้ดำเนินการสนามบินระดับสองหรือระดับสามจะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้การสนับสนุนหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินในการแสวงหาความร่วมมือจากสายการบิน

(๒) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับแผนทำการบินของสายการบินภายใต้ระดับการให้บริการที่ตกลงกันได้

(๓) แจ้งข้อจำกัดของขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินให้แก่หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบ รวมทั้งให้คำเตือนอย่างทันท่วงที หากขีดความสามารถของสนามบินใกล้เต็มหรือเกินขีดจำกัดในอนาคตอันใกล้

(๔) แจ้งให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบล่วงหน้าถึงการเปลี่ยนแปลงขีดความสามารถหรือพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน ก่อนการเริ่มจัดสรรเวลาการบิน

## ส่วนที่ ๕

### พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๑๘ สำนักงานจะดำเนินการทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินสำหรับสนามบินระดับสองหรือระดับสามปีละสองครั้ง โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านเทคนิค การปฏิบัติงาน และสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์

ข้อ ๑๙ ให้ผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถของสนามบินในการรองรับความต้องการดังกล่าวอย่างละเอียด โดยใช้วิธีการอันเป็นที่ยอมรับ ทั้งนี้ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน หรือมีการปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงาน หรือรูปแบบของความต้องการทำการบินอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการสนามบินทบทวนผลการวิเคราะห์ข้างต้นโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๒๐ ผู้ดำเนินการสนามบินจะต้องจัดส่งข้อมูลพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินประจำฤดูหนาวให้แก่สำนักงานทราบภายในวันที่ ๓๑ มีนาคมของทุกปี และประจำฤดูร้อนภายในวันที่ ๓๑ สิงหาคมของปี ก่อนนำเสนอข้อมูลให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณา โดยสำนักงานจะออกประกาศสรุปขีดความสามารถสนามบินตามกำหนดการปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๒๑ การกำหนดพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินและวิธีการที่ใช้ในการกำหนดรวมถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดสรรเวลา

ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอาจร้องขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินตามวรรคหนึ่งจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน

#### ส่วนที่ ๖ การได้รับประวัติการบิน

ข้อ ๒๒ สายการบินจะมีสิทธิได้รับประวัติการบิน เมื่อสายการบินสามารถแสดงให้เห็นว่าได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด

ข้อ ๒๓ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งให้สายการบินทราบ เมื่อสายการบินมีความเสี่ยงที่จะทำการบินได้น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรของแต่ละฤดูกาลการบิน

ข้อ ๒๔ ในการประเมินการได้รับประวัติการบิน ให้คำนึงถึงกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นเวลาการบินต่อเนื่อง

(๒) ได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร

(๓) ใช้เวลาการบินต่อเนื่องที่สายการบินถือครองอยู่ในวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบินเป็นฐานในการพิจารณา

(๔) ในกรณีที่เวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรอยู่ภายหลังจากวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบินมาแล้ว ให้ใช้จำนวนเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรในเวลาการบินต่อเนื่อง ณ เวลาที่ได้มีการจัดสรรครั้งแรกเป็นฐานในการพิจารณา

(๕) หากมีการขยายช่วงเวลาการบินต่อจากเวลาการบินต่อเนื่องภายหลังจากวันตั้งต้นเก็บประวัติการบิน สายการบินจะมีสิทธิได้รับประวัติการบินสำหรับช่วงเวลาการบินที่ขยาย ทั้งนี้ สายการบินต้องทำการบินให้ไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของช่วงเวลาการบินต่อเนื่องที่ขยาย

ข้อ ๒๕ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องจัดทำรายละเอียดประวัติการบินของแต่ละสายการบินสำหรับสนามบินระดับสาม เป็นข้อมูลประวัติการบินและจัดส่งข้อมูลประวัติการบินดังกล่าวให้แก่สายการบินโดยแบ่งเป็นสนามบินแต่ละแห่ง ภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในปฏิทินการจัดสรรเวลาการบิน ทั้งนี้ ในการจัดทำข้อมูลประวัติการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้อง

(๑) รวบรวมบรรดาเวลาที่ทำการบินต่อเนื่อง ซึ่งสายการบินอาจได้รับประวัติการบินที่มีการปรับเปลี่ยนระหว่างฤดูกาลการบินเดียวกันเข้าไว้ด้วยกันและจัดทำเป็นข้อมูลประวัติการบินเดียวสำหรับเวลาการบินต่อเนื่องแต่ละเวลา หลังจากนั้นจึงจัดสรรเวลาการบินให้สายการบิน ทั้งนี้ การรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันดังกล่าวจำเป็นต้องคำนึงถึงพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินด้วย



(๒) ระบุช่วงวันที่ทำการบินในข้อมูลประวัติการบินสำหรับฤดูกาลการบินใหม่ ถ้าเป็นการทำการบินไม่เต็มฤดูกาลการบิน วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดของฤดูกาลการบินใหม่ควรเป็นวันที่ใกล้เคียงที่สุดก่อนหน้าหรือหลังกับวันเดียวกันที่เคยทำการบิน

ข้อ ๒๖ การขอรับการจัดสรรเวลาการบินของเที่ยวบินเฉพาะกิจจะไม่ได้รับประวัติการบิน

ข้อ ๒๗ ในกรณีที่มีการขอรับการจัดสรรเวลาการบินต่อเนื่อง แต่ได้รับการจัดสรรเวลาการบินให้เพียงเที่ยวบินเฉพาะกิจ จะไม่ได้รับประวัติการบิน

ข้อ ๒๘ สายการบินที่ถือครองเวลาการบินต่อเนื่องหลายเวลาในช่วงเดียวกัน มีสิทธิได้รับประวัติการบินแยกกันเป็นรายเวลาการบินต่อเนื่อง

ข้อ ๒๙ เที่ยวบินที่ทำการบินมากกว่าหนึ่งวันของสัปดาห์จะได้รับการพิจารณาเวลาการบินต่อเนื่องแยกเป็นแต่ละวันของสัปดาห์

ข้อ ๓๐ ในกรณีที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกำหนดให้ต้องเปลี่ยนแปลงเวลาบางส่วนในเวลาการบินต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อการได้ประวัติการบิน หากยังคงเป็นไปตามเงื่อนไขการทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร

ข้อ ๓๑ ประวัติการบินให้ถือจากครั้งหลังสุดที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นระหว่างหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกับสายการบิน

ข้อ ๓๒ ในกรณีที่มีการขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไป ก่อนวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบิน

(๑) การขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไปตั้งแต่ห้า (๕) สัปดาห์ติดต่อกันขึ้นไปจะมีผลให้ช่วงเวลาที่นำมาใช้คำนวณการได้ประวัติการบินลดลง หรือมีผลให้ต้องแบ่งแยกช่วงเวลาที่นำมาคำนวณการได้ประวัติการบิน ทั้งนี้ หากช่วงเวลาที่แบ่งแยกนั้นถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของบริการเดียวกัน เช่น หมายเลขเที่ยวบินเดียวกันหรือเส้นทางเดียวกัน เงื่อนไขการทำการบินร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องจะคำนวณจากจำนวนรวมของเที่ยวบินที่ทำการบินในช่วงเวลาทั้งหมดนั้น

(๒) การขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไปน้อยกว่าห้า (๕) สัปดาห์ติดต่อกันจะไม่ทำให้ช่วงเวลาที่นำมาใช้คำนวณการได้ประวัติการบินลดลง ทั้งนี้ จำนวนการยกเลิกเที่ยวบินทั้งหมดต้องไม่เกินร้อยละยี่สิบ (๒๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องโดยนับจากวันแรกและวันสุดท้ายของการทำการบินต่อเนื่อง

ข้อ ๓๓ ในกรณีที่มีการขอยกเลิกเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรสำหรับฤดูกาลการบินถัดไป ภายหลังจากวันที่ใช้พิจารณาสำหรับการคำนวณประวัติการบิน การยกเลิกทั้งหมดจะถือว่าเป็นการ

ไม่ใช่ประโยชน์จากเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรและนำมาใช้คำนวณเงื่อนไขการทำงานการบิน ร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร

### ส่วนที่ ๗

#### การอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินของสนามบินระดับสอง

ข้อ ๓๔ ให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินแจ้งตอบรับทราบทันทีที่ได้รับคำขอ ทั้งนี้ ให้เป็นหน้าที่ของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินในการตรวจสอบยืนยันว่าหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินได้รับคำขอแล้ว

ข้อ ๓๕ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินควรพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญ ก่อนหลังในการปรับเปลี่ยนตารางการบินเพื่อหลีกเลี่ยงการจัดเวลาการบินเกินจากพารามิเตอร์ในการ จัดเวลาการบินตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) การทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด ควรได้รับการจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินใหม่ที่ยื่นขอทำการบินในช่วงเวลาเดียวกัน

(๒) การทำการบินที่มีแผนทำการบินเดิมโดยไม่เปลี่ยนแปลงเวลา ควรได้รับการจัดเวลา การบินให้ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงเวลา

(๓) การทำการบินใหม่ที่ต้องเนื่องจากการทำการบินปัจจุบันเพื่อทำการบินให้ครบรอบปี (Year Round) ควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินใหม่รายอื่น ทั้งนี้ ในการประเมินว่าเข้าข่ายทำการบินแบบรอบปีหรือไม่ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน ควรยึดหยุ่นการอนุญาตคำขอที่มีเวลาเปลี่ยนแปลงจากการทำการบินเดิมสำหรับการให้บริการในเที่ยวบิน ระยะสั้นและเที่ยวบินระยะไกล

(๔) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินที่ยาวกว่าในฤดูกาลการบินเดียวกันควรได้รับการ พิจารณาจัดเวลาการบินให้ก่อนกำหนดการบินที่มีแผนทำการบินระยะสั้น

(๕) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินแบบประจำควรได้รับการพิจารณาจัดเวลาการบิน ให้ก่อนทำการบินแบบรายเที่ยวหรือเฉพาะกิจ

(๖) การทำการบินที่มีข้อจำกัดของเวลาการบิน (Slots) หรือช่วงเวลาที่มิเคอร์ฟิว (Curfew Period) ที่ปลายทางของเส้นทางบิน หรือปัจจัยที่มีผลต่อการทำการบินอื่น ควรได้รับการพิจารณา จัดเวลาการบินให้ก่อนคำขอรับการจัดเวลาการบินรายอื่นที่อาจปรับเวลายืดหยุ่นได้

ข้อ ๓๖ ในการปรับเปลี่ยนตารางการบินทุกครั้ง ควรเป็นการตกลงร่วมกันระหว่าง หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและสายการบินบนพื้นฐานของการเจรจา

ข้อ ๓๗ หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจะต้องให้เหตุผลในการปรับเวลากับ สายการบิน เมื่อไม่สามารถจัดเวลาให้ตรงตามคำขอ

ข้อ ๓๘ สายการบินที่ทำการบิน ณ สนามบินระดับสองจะต้องให้ความร่วมมือในการปรับเปลี่ยนตารางการบินเพื่อหลีกเลี่ยงบางช่วงเวลาที่ยาเกินพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน มิฉะนั้นสนามบินระดับสองดังกล่าวอาจได้รับการจัดระดับให้เป็นสนามบินระดับสามได้

ข้อ ๓๙ สายการบินอาจร้องขอให้หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจัดเก็บเวลาที่ต้องการทำการบินไว้ในรายชื่อรับการจัดเวลาการบิน หน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินจะต้องเก็บรายชื่อรับการจัดเวลาการบินที่เหลือจากการไม่ได้รับการจัดเวลาการบินตามเวลาที่ขอและควรพยายามจัดเวลาการบินให้กับคำขอที่เหลือค้างในรายชื่อรับการจัดเวลาการบินให้โดยเร็วเท่าที่จะทำได้

### ส่วนที่ ๘

#### การจัดสรรเวลาการบินของสนามบินระดับสาม

ข้อ ๔๐ การทำการบิน ณ สนามบินระดับสาม สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินต้องได้รับการจัดสรรเวลาการบินก่อนทำการบินทุกครั้ง

ข้อ ๔๑ สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจะต้องไม่ทำการบินที่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญไปจากเวลาการบินหรือเงื่อนไขที่ได้รับจัดสรรจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๔๒ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินรวบรวมเวลาการบินที่สนามบินสามารถจัดสรรได้ และจัดทำเป็นกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลขีดความสามารถที่เหลืออยู่ทั้งหมดของสนามบินหลังจากจัดสรรเวลาให้แก่เที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินไปแล้ว

ข้อ ๔๓ เวลาการบินจะถูกจัดสรรภายใต้ขีดความสามารถของสนามบินที่ประกาศ โดยพิจารณาตามลำดับความสำคัญของประเภทการบิน ดังต่อไปนี้

- (๑) เที่ยวบินแบบประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง
- (๒) เที่ยวบินแบบไม่ประจำหรือเที่ยวบินเฉพาะกิจ
- (๓) การทำการบินแบบอื่น

ข้อ ๔๔ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะจัดลำดับความสำคัญในการจัดสรรเวลาการบินต่อเนื่อง โดยใช้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- (๑) เวลาการบินที่มีประวัติการบิน
- (๒) การปรับเปลี่ยนเวลาของเที่ยวบินที่มีประวัติการบิน
- (๓) เวลาการบินสำหรับผู้ทำการบินรายใหม่ของสนามบินนั้น
- (๔) การเพิ่มเวลาการบินของสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิมให้ทำการบินต่อเนื่องตลอดปี ทั้งนี้ การจัดสรรเวลาการบินต้องคำนึงถึงข้อแตกต่างของสภาพการบินสำหรับเที่ยวบินระยะสั้นและระยะยาว
- (๕) คำขอรับการจัดสรรเวลาการบินอื่น ๆ

ในการพิจารณาตามวรรคหนึ่ง ให้คำนึงถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนเวลาการบินบางช่วง เพื่อหลีกเลี่ยงการจัดสรรเวลาการบินเกินจากพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินด้วย

ข้อ ๔๕ ในกรณีไม่อาจจัดลำดับความสำคัญตามหลักเกณฑ์ตามข้อ ๔๔ ได้ ให้ใช้หลักเกณฑ์พิจารณาเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) เวลาการบินต่อเนื่องที่มีแนวโน้มจะดำเนินการต่อไปในระยะเวลายาวกว่าจะมีลำดับความสำคัญมากกว่า

(๒) ความสมดุลของประเภทการให้บริการการบิน เช่น เที่ยวบินประจำ เที่ยวบินเช่าเหมา และเที่ยวบินขนส่งสินค้า รวมถึงสภาพตลาด เช่น ภายในประเทศ ระหว่างภูมิภาค เส้นทางบิน ระยะไกลอัตราการบรรทุก (Load Factor) และศักยภาพในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินของสนามบิน รวมถึงเส้นทางบินใหม่

(๓) สภาพการแข่งขันในตลาดที่เป็นผลจากการจัดสรรเวลา

(๔) เที่ยวบินที่จะได้รับผลกระทบจากข้อจำกัดเวลาทำการ (Curfew) ของสนามบินอื่นจะต้องได้รับลำดับความสำคัญมากกว่า

(๕) การเพิ่มความถี่เที่ยวบินต่อสัปดาห์ให้มากขึ้น ไม่ถือว่ามีลำดับความสำคัญมากในการพิจารณาจัดสรรเวลาการบิน

ข้อ ๔๖ ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งตอบรับทราบทันทีที่ได้รับคำขอรับการจัดสรรเวลาครั้งแรก (Initial Submissions) จากสายการบิน ทั้งนี้ ให้เป็นหน้าที่ของสายการบินในการตรวจสอบยืนยันว่าหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินได้รับคำขอดังกล่าวแล้ว

ข้อ ๔๗ หากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินไม่สามารถจัดสรรเวลาได้ตามคำขอครั้งแรก ต้องแจ้งให้สายการบินทราบพร้อมระบุเหตุผล โดยอาจเสนอเวลาการบินใหม่ที่มีว่างอยู่และใกล้ที่สุดเพื่อเป็นทางเลือก

ข้อ ๔๘ สายการบินอาจร้องขอให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจัดเก็บเวลาที่ต้องการทำการบินไว้ในบัญชีรายชื่อผู้รอรับการจัดสรรเวลาการบิน โดยหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องเก็บบัญชีรายชื่อผู้รอรับการจัดสรรเวลาการบินนั้นไว้ และจัดสรรเวลาให้โดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

ข้อ ๔๙ ในกรณีที่มีเวลาการบินต่อเนื่องที่ว่างอยู่แต่ไม่อาจนำไปใช้เพื่อได้รับประวัติการบินได้ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจพิจารณาจัดสรรช่วงเวลาดังกล่าวให้กับสายการบินที่ทำการบินเฉพาะกิจ โดยการได้รับการจัดสรรเวลาดังกล่าวสายการบินนั้นไม่อาจอ้างเพื่อรับประวัติการบินได้ ประวัติการบินยังคงอยู่กับสายการบินผู้ถือประวัติการบินเดิม หากมีการทำการบินตามเงื่อนไขไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร และผู้ถือประวัติการบินเดิมประสงค์จะทำการบินเที่ยวบินที่ได้รับประวัติการบินในฤดูกาลการบินที่เทียบเท่าถัดไป

ส่วนที่ ๙  
ผู้ทำการบินรายใหม่

ข้อ ๕๐ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะจัดสรรเวลาการบินร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลาที่เหลืออยู่ให้กับผู้ทำการบินรายใหม่ เว้นแต่ผู้ทำการบินรายใหม่ จะขอรับการจัดสรรเวลาน้อยกว่าร้อยละห้าสิบ (๕๐) ของกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลา

ให้นำความในข้อ ๔๕ มาใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการบินในระหว่างผู้ทำการบินรายใหม่ ด้วยกัน โดยอนุโลม

ข้อ ๕๑ หากผู้ทำการบินรายใหม่ได้รับการเสนอเวลาการบินต่อเนื่องแตกต่างจากที่ร้องขอ ไม่เกินหนึ่ง (๑) ชั่วโมง แต่ไม่ยอมรับการเสนอเวลาการบินนั้น ผู้ทำการบินรายนั้นจะไม่ได้รับการรักษา สถานะผู้ทำการบินรายใหม่สำหรับระยะเวลาดังกล่าว

ข้อ ๕๒ หากผู้ทำการบินรายใหม่ยังคงมีปัญหาอุปสรรคในการทำการบิน ให้หน่วยประสาน จัดสรรเวลาการบินเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการจัดสรรเวลาเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการแก้ไข สถานการณ์

## ส่วนที่ ๑๐

การโอนถ่ายเวลาการบิน การแลกเปลี่ยนเวลาการบิน และการปฏิบัติการร่วมกัน

ข้อ ๕๓ การโอนถ่ายเวลาการบินและการแลกเปลี่ยนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรจะกระทำได้ ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นการโอนถ่ายจากเส้นทางหนึ่งหรือประเภทของบริการหนึ่งไปยังอีกเส้นทางหนึ่ง หรืออีกประเภทของบริการหนึ่งที่ดำเนินการโดยสายการบินเดียวกัน

(๒) เป็นการโอนถ่ายระหว่างบริษัทแม่ (Parent Company) กับบริษัทในเครือ (Subsidiary Company) หรือระหว่างบริษัทในเครือภายใต้บริษัทแม่เดียวกัน

(๓) เป็นการโอนถ่ายซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเข้าซื้อหรือควบคุมเงินทุนของสายการบิน หรือ เป็นกรณีการควบคุมกิจการของสายการบินที่ถือครองเวลาการบินอยู่ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

(๔) เป็นการแลกเปลี่ยนเวลาการบินกันระหว่างสายการบิน

การพิจารณาความเป็นบริษัทแม่และบริษัทในเครือตาม (๒) ให้พิจารณาจากการถือหุ้น ของบริษัทสายการบินซึ่งเป็นบริษัทแม่ในบริษัทในเครือไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบ (๕๐)

ข้อ ๕๔ การโอนถ่ายเวลาการบินหรือการแลกเปลี่ยนเวลาการบินทุกกรณี จะต้องแจ้งให้ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบและจะไม่มีผลในทางปฏิบัติจนกว่าจะได้รับการยืนยันเป็นหนังสือ จากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน ทั้งนี้ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจปฏิเสธการยืนยัน การโอนถ่ายเวลาการบินหรือการแลกเปลี่ยนเวลาการบิน หากปรากฏว่า

(๑) การโอนถ่ายเวลาการบินหรือการแลกเปลี่ยนเวลาการบินเป็นไปโดยไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามระเบียบนี้

(๒) เป็นกรณีเกินขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน

ข้อ ๕๕ ห้ามผู้ทำการบินรายใหม่โอนถ่ายเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรเป็นระยะเวลาสองฤดูกาลการบินเดียวกัน เว้นแต่เป็นกรณีที่มีการเข้าควบคุมกิจการอย่างถูกต้องตามกฎหมายหรือเป็นการดำเนินการตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการล้มละลาย

ข้อ ๕๖ ห้ามผู้ทำการบินรายใหม่แลกเปลี่ยนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรเป็นระยะเวลาสองฤดูกาลการบินเดียวกัน เว้นแต่เพื่อเป็นการปรับปรุงเวลาให้ได้ใกล้เคียงกับเวลาที่เคยได้ยื่นคำขอ

ข้อ ๕๗ การปฏิบัติการร่วมกัน (share operation) ซึ่งเป็นการใช้เวลาการบินซึ่งถือครองโดยสายการบินหนึ่ง แต่อีกสายการบินหนึ่งเป็นผู้ใช้เวลาการบินนั้น ให้สามารถกระทำได้ภายใต้ระเบียบนี้

ข้อ ๕๘ สายการบินที่มีการปฏิบัติการร่วมกันจะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบล่วงหน้า เพื่อยืนยันลักษณะและความเป็นไปได้ของการปฏิบัติการดังกล่าว ทั้งนี้ สายการบินต้องให้ข้อมูลสำคัญแก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อยืนยันความเป็นไปได้และใช้ในการติดตามตรวจสอบเวลาการบิน โดยประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) ชื่อของสายการบินที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการร่วมกัน

(๒) รายละเอียดของเวลาการบินที่เกี่ยวข้อง เช่น หมายเลขเที่ยวบินที่ปฏิบัติการ

(๓) ระยะเวลาในการดำเนินการปฏิบัติการร่วมกัน

ข้อ ๕๙ ในการปฏิบัติการร่วมกัน สายการบินผู้ถือครองเวลาการบินเดิมจะยังคงมีสิทธิที่จะได้รับประวัติการบิน และสายการบินที่ปฏิบัติการบิน (operating airline) จะไม่ได้รับประวัติการบิน โดยสายการบินผู้ถือครองเวลาการบินเดิมมีหน้าที่รับผิดชอบในการส่งคำขอรับการจัดสรรเวลาการบิน และยังคงควบคุมเวลาการบินจนกระทั่งวันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบิน

ข้อ ๖๐ ในการจัดการเวลาการบินแบบวันต่อวัน ภายหลังจากวันสิ้นสุดของการส่งคืนเวลาการบิน สายการบินที่เกี่ยวข้องควรทำความเข้าใจร่วมกันกับหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินในรูปแบบการโอนถ่ายเวลาการบินไปยังสายการบินที่ปฏิบัติการบิน

ข้อ ๖๑ สายการบินที่ปฏิบัติการบินมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการบินโดยใช้เวลาการบินทั้งหมดและต้องปฏิบัติการบินจริงให้เป็นไปตามเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรด้วย

ข้อ ๖๒ เมื่อการสิ้นสุดการปฏิบัติการร่วมกัน หรือหากสายการบินที่ปฏิบัติการบินถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือถูกเพิกถอนการอนุญาตจากผู้อำนวยการในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ เวลาการบินที่ใช้ในการปฏิบัติการร่วมกันจะยังคงจัดสรรให้สายการบินผู้ถือครองเวลาการบินเดิม

## ส่วนที่ ๑๑

## การถือครองและการส่งคืนเวลาการบิน

ข้อ ๖๓ สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินสามารถถือครองเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะเมื่อใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือการอนุญาตจากผู้อำนวยการในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ หรือใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล แล้วแต่กรณี ยังมีผลใช้บังคับอยู่เท่านั้น หากใบอนุญาตหรือการอนุญาตนั้นสิ้นผล เวลาการบินที่เคยได้รับจัดสรรจะกลับคืนยังกองกลางสำหรับการจัดสรรเวลาโดยอัตโนมัติ

ข้อ ๖๔ สายการบินสามารถถือครองเวลาที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะกรณีที่มีแผนทำการบิน การโอนถ่ายหรือแลกเปลี่ยนเวลาการบินหรือการปฏิบัติการร่วมกันกับสายการบินอื่น หากสายการบินไม่มีแผนจะทำการบินจะต้องส่งคืนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วโดยไม่ชักช้า

ในกรณีที่สายการบินแต่งตั้งตัวแทนเพื่อยื่นคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินต่อหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน ตัวแทนของสายการบินดังกล่าวต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการถือครองและการส่งคืนเวลาการบินตามความในส่วนนี้ด้วย และให้ถือว่ากระทำของตัวแทนของสายการบินเป็นการกระทำของสายการบินเอง

ข้อ ๖๕ หากไม่มีแผนจะทำการบิน สายการบินจะต้องส่งคืนเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรโดยไม่ช้ากว่าวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน

หากสายการบินส่งคืนเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรแบบทำการบินต่อเนื่องภายหลังจากวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะพิจารณาจัดสรรเวลาให้เป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วงการเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเดียวกันในปีถัดไป

ข้อ ๖๖ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะต้องจัดทำและเผยแพร่รายชื่อสายการบินที่ทำการส่งคืนเวลาการบินช้ากว่ากำหนดวันสิ้นสุดการส่งคืนเวลาการบิน เว้นแต่กรณีตามข้อ ๖๘ และข้อ ๖๙

ข้อ ๖๗ สายการบินที่หยุดทำการบิน ณ สนามบินใดจะต้องส่งคืนเวลาการบินทั้งหมดที่ได้รับการจัดสรรไปแล้วทันทีสำหรับช่วงระยะเวลาที่เหลืออยู่ของฤดูกาลการบินปัจจุบันและฤดูกาลการบินถัดไปถ้าได้รับการจัดสรรไปแล้ว และให้แจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินด้วยว่าจะใช้เวลาการบินต่อไปในอนาคตหรือไม่

ในกรณีที่สายการบินไม่ให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการพิจารณาของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินภายในเวลาที่กำหนด หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจเพิกถอนเวลาการบินและนำเวลาการบินนั้นจัดสรรให้แก่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินรายอื่นได้

ข้อ ๖๘ สายการบินอาจได้รับการจัดสรรเวลาการบินเป็นการชั่วคราวในระหว่างที่ยังไม่ได้รับสิทธิการบิน แต่ถ้าหากสายการบินไม่ได้รับสิทธิการบินจะต้องแจ้งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๖๙ ในกรณีที่สายการบินล้มละลายหรือถูกพิทักษ์ทรัพย์ ผู้แทนของสายการบินจะต้องเข้าเจรจากับหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเพื่อหารือเกี่ยวกับแผนทำการบินในอนาคตและให้ข้อมูลและรายละเอียดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจสงวนเวลาการบินของสายการบินที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนหรือสายการบินที่ถูกเข้าควบคุมกิจการอย่างเป็นทางการไว้ก่อนก็ได้

สายการบิน ผู้แทนตามกฎหมาย หรือสำนักงานหรือหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของต่างประเทศสำหรับสายการบินต่างประเทศ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ทราบถึงสถานะของสายการบินอย่างต่อเนื่อง หากสายการบินไม่ให้ข้อมูลแก่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเกี่ยวกับสถานะของตนภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือหากไม่มีการคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยล้มละลาย หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจนำเวลาการบินมาจัดสรรให้แก่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินรายอื่นได้

#### ส่วนที่ ๑๒

##### การติดตามตรวจสอบเวลาการบิน

ข้อ ๗๐ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะติดตามตรวจสอบการทำการบินของสายการบินว่าสอดคล้องกับเวลาการบินที่จัดสรรให้

การติดตามตรวจสอบเวลาการบินตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินดำเนินการร่วมกับผู้ดำเนินการสนามบิน โดยจะต้องคำนึงถึงเวลาและพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินที่สำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินนั้นด้วย

ข้อ ๗๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสนามบินจะต้องมั่นใจได้ว่าข้อมูลที่จะส่งให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินเป็นข้อมูลที่มีคุณภาพ เป็นปัจจุบัน และมีที่มาจากแหล่งข้อมูลที่เหมาะสม

ข้อ ๗๒ ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจงใจทำการบินหรือวางแผนการบินที่ไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไว้ หรือได้ทำการบินไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรบ่อยครั้ง อาจถือว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด (Slot Misuse)

ข้อ ๗๓ หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะถือว่าสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจงใจหรือทำการบินในลักษณะดังต่อไปนี้บ่อยครั้ง เป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด

- (๑) การทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาการบิน
- (๒) การทำการบินในเวลาการบินที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรรอย่างมีนัยสำคัญ
- (๓) การทำการบินด้วยวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรรอย่างมีนัยสำคัญ



(๔) การถือครองเวลาการบินโดยที่ไม่มีเจตนาที่จะทำการบิน โอนถ่าย แลกเปลี่ยนเวลาการบิน หรือใช้ในการปฏิบัติการร่วมกัน

(๕) การยื่นขอรับการจัดสรรเวลาสำหรับการทำการบินไม่เป็นไปตามจริง โดยมีเจตนาที่จะให้ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในลำดับที่สูงขึ้นตามที่ระบุไว้ในส่วนที่ ๘

หากกรณีตามวรรคหนึ่งเกิดจากปัจจัยที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่อาจคาดการณ์ได้ หรือไม่อาจควบคุมได้ จะไม่ถือว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด

ข้อ ๗๔ เมื่อปรากฏว่ามีกรณีการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินให้ดำเนินการส่งแผนการแก้ไขปรับปรุง การทำการบินให้ถูกต้องเพื่อให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ความเห็นชอบ

ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่ส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้อง หรือยังดำเนินการบินในลักษณะที่ถือได้ว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินอาจพิจารณาใช้มาตรการ ดังนี้

(๑) ในกรณีจงใจทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาอย่างต่อเนื่อง ให้นำเสนอ คณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณามาตรการในการลงโทษ

(๒) ในกรณีที่ทำการบินในเวลาหรือวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับการจัดสรรอย่างต่อเนื่อง อย่างมีนัยสำคัญ ให้งดสิทธิที่จะได้รับประวัติการบิน

(๓) ในกรณีที่ถือครองหรือการยื่นขอรับการจัดสรรเวลาโดยไม่มีเจตนาที่จะทำการบิน ให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินนั้นได้รับการพิจารณาจัดสรรเวลาการบินเป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วง การเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเทียบเท่าถัดไป

ก่อนที่จะใช้มาตรการตามวรรคสอง สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินจะต้องได้รับโอกาส ตามสมควรในการชี้แจงข้อเท็จจริงและแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องก่อน

ข้อ ๗๕ การติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินกับสายการบินหรือ ผู้ดำเนินการบิน แล้วแต่กรณี จะต้องเป็นไปอย่างทันท่วงที หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินจะแจ้งเตือน หากตรวจสอบพบการทำการบินไม่ตรงตามที่ได้รับจัดสรรโดยเร็ว เพื่อให้โอกาสในการยื่นคำขอ เพื่อปรับปรุงตารางการบินได้ตามที่จำเป็น

สายการบินและผู้ดำเนินการบินจะต้องแจ้งตอบเมื่อได้รับการแจ้งเตือนหรือร้องขอข้อมูลจาก หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน หรือแจ้งให้ทราบถึงเหตุการณ์ที่ทำให้การทำการบินหยุดชะงัก หรือเหตุสุดวิสัยโดยทันที

ส่วนที่ ๑๓  
เหตุสุตวิสัย

ข้อ ๗๖ เมื่อมีกรณีการปฏิบัติการบินไม่ตรงเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรหรือกรณีไม่ใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร ให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินและหน่วยอำนวยความสะดวกจัดการบินพิจารณาหาสาเหตุของกรณีดังกล่าว

ข้อ ๗๗ เหตุการณ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุสุตวิสัยด้วย

(๑) มีคำสั่งห้ามอากาศยานแบบที่จะทำการบินมิให้ขึ้นบินเป็นการทั่วไป หรือมีคำสั่งห้ามใช้แบบเครื่องยนต์ของอากาศยานที่จะทำการบินนั้น

(๒) การปิดสนามบินหรือห้วงอากาศ

(๓) มีเหตุการณ์รุนแรงที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการบิน ณ สนามบินที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยมีระยะเวลาานานพอที่ส่งผลกระทบต่อตารางการบินที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดสรรเวลาการบินของสนามบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามเส้นทางการบินที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว

(๔) มีการจงใจขัดขวางการให้บริการการบิน ซึ่งทำให้สายการบินไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนได้

(๕) มีเหตุการณ์ทางธรรมชาติที่ทำให้ต้องปิดสนามบิน หรือเส้นทางเข้าสู่สนามบิน หรือการเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดจาก

(ก) ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว อุทกภัย สึนามิ หรือเหตุการณ์ทางธรรมชาติอย่างอื่นที่มีผลทำให้โครงสร้างพื้นฐานสำคัญของสนามบินได้รับความเสียหาย หรือ

(ข) ฝ้าภูเขาไฟ ลมพายุ หิมะ หมอก หรือสภาพอากาศที่เป็นเหตุให้ต้องปิดหรือจำกัดพื้นที่ห้วงอากาศโดยรอบสนามบิน

(๖) มีอุบัติเหตุหรืออุปสรรคที่เป็นการกระทำของมนุษย์ซึ่งทำให้ต้องปิดสนามบินหรือเส้นทางเข้าสู่สนามบินหรือการเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินที่เกิดจาก

(ก) อุบัติเหตุ การรั่วไหลของสารเคมีอันตรายหรือสารกัมมันตรังสี หรือเหตุการณ์ที่เป็นอันตราย ซึ่งทำให้จำเป็นต้องปิดสนามบินหรือทางเข้าสู่สนามบินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือ

(ข) ความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่เกิดขึ้นกับทางเข้าสู่สนามบิน เช่น สะพานถล่มหรือการปิดอุโมงค์

(๗) มีการปิดสนามบิน ทางเข้าสู่สนามบิน หรือทางเข้าสู่ห้วงอากาศของสนามบินที่เกิดจาก

(ก) การทำสงครามหรือการก่อการร้ายซึ่งเป็นอันตรายต่อโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินโดยตรง หรือเกิดผลทางอ้อมให้ระดับความปลอดภัยและระดับการรักษาความปลอดภัยของสนามบินลดลงจนกระทั่งต่ำกว่าระดับที่ยอมรับได้ หรือ

(ข) การก่อความวุ่นวายซึ่งเป็นอุปสรรคในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน เช่น การยึดสนามบินหรือการปิดกั้นจุดเข้า - ออกสนามบิน

(ค) การนัดหยุดงาน การผลงาน การปิดงาน อันเนื่องมาจาก

(ก) การกระทำจากภายนอกสนามบินซึ่งขัดขวางการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน

(ข) การกระทำจากภายในสนามบินซึ่งทำให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่สามารถทำการบินตามตารางการบินได้

(ค) การปิดสนามบินโดยคำสั่งของผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่บริหารห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง อันเนื่องมาจากเหตุการณ์เฉพาะหน้าและมีการประกาศในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)

(ง) มีคำสั่งปิดสนามบินซึ่งเป็นไปตามแผนงานของผู้ดำเนินการสนามบินหรือเจ้าหน้าที่บริหารห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีการหารือกับผู้ใช้งานสนามบินแล้ว

(จ) มีการห้ามเข้าออกประเทศ การปิดกั้น หรือการกระทำทางการเมืองที่มีผลต่อสิทธิการบิน สิทธิการบินผ่าน การควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือทำให้เกิดข้อจำกัดด้านอื่น ๆ

(ฉ) มีการระบาดของโรคร้ายแรงซึ่งมีผลต่ออุปสงค์การเดินทางไปยังประเทศหรือภูมิภาค

(๙) เหตุผลทางเทคนิคอย่างอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับสนามบินอันเป็นเหตุให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่สามารถให้บริการได้เป็นการทั่วไป

ข้อ ๗๘ ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยตามข้อ ๗๗ ให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินแจ้งหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินทราบทันทีที่เหตุสุดวิสัยนั้นสิ้นสุดลง และเมื่อหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินได้ยืนยันข้อเท็จจริงแล้วจะถือว่าเที่ยวบินนั้นเป็นเที่ยวบินที่ได้ทำการบินตรงเวลาและไม่กระทบสิทธิในการได้รับประวัติการบิน

ข้อ ๗๙ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการสนามบินระดับสองไม่ประสงค์จัดตั้งหรือมอบหมายหน่วยงานอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน และร้องขอหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ดำเนินการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินของตน หากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินยอมรับการร้องขอดังกล่าวให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินระดับสาม

การทำการบิน ณ สนามบินระดับสองที่หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินยอมรับดำเนินการตามวรรคหนึ่ง สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินต้องได้รับการจัดสรรเวลาการบินก่อนทำการบินทุกครั้ง

ข้อ ๘๐ บรรดาคำขอรับการจัดสรรเวลาการบินซึ่งได้ยื่นไว้ก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ และยังอยู่ระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าเป็นคำขอตามระเบียบนี้ และให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินดำเนินการกับคำขอดังกล่าวตามระเบียบนี้

ข้อ ๘๑ บรรดาคำขอรับการจัดเวลาการบินของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูหนาว ๒๕๖๓/๒๕๖๔ ให้ยื่นต่อหน่วยงานอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน ณ สนามบินระดับสองเพื่อดำเนินการกับคำขอจัดเวลาการบินนั้นตามปฏิทินการจัตสรเวลาการบิน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

จุฬา สุขมานพ

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย