

- ร่าง -



ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ ..

ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ  
และพนักงานอำนวยความสะดวก

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ มาตรา ๑๕ (๗) และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ .. /๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ..... ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงออกข้อบังคับเพื่อให้สอดคล้องตามภาคผนวก ๑ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ และ EASA Part-Flight Crew Licencing (Part - FCL) และ Part - Air Traffic Controllers (Part - ATCO) เกี่ยวกับสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวก ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับฉบับนี้ เรียกว่า “ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวก”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวก ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้อ ๔ ในข้อบังคับนี้

“ศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า ผู้ที่จบการศึกษาตามหลักสูตรการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง ซึ่งยังไม่ได้รับใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ แต่ได้ฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ภายใต้การอำนวยความสะดวกของผู้มีศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม ณ หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ บริเวณสนามบิน เขตประชิดสนามบิน หรือในพื้นที่ควบคุม

“เครื่องร่อนมอเตอร์ทัวริง (Touring Motor Gliders (TMGs))” หมายความว่า เครื่องร่อนที่ปฏิบัติการบินโดยการขับเคลื่อนด้วยแรงของเครื่องยนต์ขณะทำการวิ่งขึ้น (taking off) และบินไต่ระดับ (climbing) ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการบิน โดยที่ฐานติดตั้งเครื่องยนต์ไม่สามารถพับเก็บเข้า (mounted, non-retractable engine) ภายในลำตัวได้ รวมทั้งไม่สามารถพับเก็บใบพัด (non-retractable propeller) ได้

“ผู้อำนวยกาการ” หมายความว่า ผู้อำนวยกาการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการ ดังนี้

(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้

(ก) ทำการบินคู่กับครูการบิน (Dual and Student Pilot-in-Command) หรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน (Solo) หรือได้รับอนุญาตจากครูการบิน หรือทำการบินเพื่อทดสอบภาคอากาศโดยผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินเพื่อออกใบอนุญาตหรือศักยภาพการบิน

(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ และนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือนักบินผู้ช่วย โดยไม่มีค่าตอบแทนในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) ที่ไม่ได้บินเพื่อำเน็จทางการค้า (Non-Revenue Flight)

(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักยภาพการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาต หรือศักยภาพการบินสำหรับใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบา หรือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยาน เพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบินและนักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบาหรือนักบินเฮลิคอปเตอร์เบาตาม (๑๒) ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน มีสิทธิตาม (๒) ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้องมีความชำนาญของผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล และมีสิทธิ

(ก) ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มึนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน

(ค) ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้องมีขีดความสามารถในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน โดยจะต้องสำเร็จหลักสูตรเครื่องวัดประกอบการบิน ในฐานะผู้ควบคุมอากาศยาน ที่ผู้อำนวยกาการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยกาการรับรอง และผ่านการทดสอบภาคอากาศในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเครื่องบินที่กำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน

(ง) ทำการบินในเครื่องบินที่ขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้อง

๑) ทำการบินกับเครื่องบินไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมงบิน โดยเป็นการทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินทั้งหมด หรือเป็นการทำการบินไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบิน และมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก

๒) ชั่วโมงบินตามข้อ ๑) จะต้องเป็นการทำการบินเดินทางด้วยกฎการบินแบบทัศนวิสัย (VFR) ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการบินเดินทางไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินและมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมอีก ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก ซึ่งการเดินทางครั้งหนึ่งต้องมีระยะทางอย่างน้อย ๕๔๐ กิโลเมตร (๓๐๐ NM) และต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น

๓) ต้องมีศักระบายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่ และต้องมีชั่วโมงบินคู่กับศักระบายการบินในการทำการบินแบบทัศนวิสัยอย่างน้อย ๑๕ ชั่วโมงบิน (dual visual flight instruction) และทำการบินไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมงบินกับเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้สามารถขนส่งผู้โดยสารและนักบินได้อย่างน้อย ๔ คนขึ้นไป โดยเครื่องบินจะต้องมีลักษณะใบพัด สามารถปรับมุมปะทะกับอากาศได้ (Variable pitch propeller) และฐานล้อสามารถพับเก็บได้ (Retractable landing gear)

๔) ผ่านการทดสอบภาคอากาศตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

**(๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรีเฮลิคอปเตอร์ และนักบินพาณิชย์ตรีนาวาอากาศ** มีสิทธิตาม (๒) และมีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) ที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport)

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน

(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน

**(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน และนักบินพาณิชย์เอกเฮลิคอปเตอร์** มีสิทธิตาม (๔) และมีสิทธิ

(ก) ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)

ถ้าผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินเคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน โดยไม่เคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินมาก่อน สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นจะถูกจำกัดเฉพาะการบินกับเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations) เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นได้เคยทำการบินตาม (๓) (ค) และ (ง) มาก่อน ทั้งนี้ การจำกัดสิทธิดังกล่าวจะต้องถูกบันทึกไว้ในใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน

**(๖) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระบายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating) สำหรับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และนาวาอากาศ** มีสิทธิทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีสิทธิทำการบินกับอากาศยานภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) รวมถึงการปฏิบัติการบินด้วย

วิธีการแบบ Performance-Based Navigation; PBN โดยมีระยะในการตัดสินใจบินลงไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ ฟุต (๖๐ เมตร) เหนือพื้นดิน หากมีระยะในการตัดสินใจบินลงต่ำกว่า ๒๐๐ ฟุต (๖๐ เมตร) เหนือพื้นดินจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ทั้งนี้ สิทธิทำการดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อมีการบันทึกศักยภาพการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินนั้นลงในใบอนุญาตและศักรยานนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่โดยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้ดำเนินการ

ในกรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) กับเฮลิคอปเตอร์แบบที่ใช้กับนักบินหลายคน จะต้องมิชั่วโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมง โดยสามารถใช้เวลาบินภาคพื้นด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument ground time) มากำหนดได้ไม่เกิน ๓๐ ชั่วโมงบิน

(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักรยานการบิน ๗ ประเภท ได้แก่

(ก) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight instructor - FI)

(ข) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ สำหรับศักรยานการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI )

(ค) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักรยานชั้น (Class Rating Instructor - CRI )

(ง) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักรยานบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI)

(จ) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติการบินในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉินกับเครื่องช่วยฝึกบินตามแบบที่จะทำการสอน (Synthetic Flight Instructor - SFI )

(ฉ) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนการปฏิบัติการบินร่วมกันในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉิน (Multi - crew cooperation Instructor - MCCI)

(ช) ศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติการบินในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉินกับเครื่องช่วยฝึกวิธีการบินตามแบบที่จะทำการสอน (Synthetic Training Instructor - STI)

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักรยานผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานตาม (ก) – (ช) มีสิทธิทำการสอนภาคอากาศกับอากาศยาน หรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลองตามประเภทและศักรยานบิน ตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตหรือใบรับรอง ดังนี้

(ก) สิทธิทำการทั่วไป ดังนี้

๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน หรือ

๒) ทำการสอนภาคอากาศเพื่อออกหรือต่ออายุใบอนุญาตหรือศักรยานบินสำหรับนักบินส่วนบุคคล นักบินผู้ช่วยเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรี นักบินเครื่องร่อน นักบินบัลลูน นักบินอากาศยานเบา ศักรยานบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ศักรยานการบิน ศักรยานบินตามชั้น (Class Rating) ศักรยานการกับอากาศยานเฉพาะแบบอากาศยาน และศักรยานบินเพิ่มเติม หรือ

๓) สาธิตวิธีการปฏิบัติการบินให้แก่บุคคลผู้ไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เพื่อหาความรู้ การกีฬา และบันเทิง โดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการฝึกบิน หรือ

๔) ทำการสอนภาคอากาศสำหรับหลักสูตรการทำการบินร่วมกัน (Multi - crew cooperation (MCC))

(ข) สิทธิทำการเฉพาะศักรยานการบินแต่ละประเภท ตลอดจนถึงเงื่อนไขในการใช้สิทธิทำการ ข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการและเงื่อนไขการปลดข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้ดำเนินการ

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินจะทำหน้าที่เป็นครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ และใช้สิทธิทำการตามวรรคสอง (ก) และ (ข) ได้ เมื่อได้รับใบรับรองศักระการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ แต่สำหรับศักระการฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight instructor - FI) ศักระการฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักระการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI) ศักระการฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักระการขึ้น (Class Rating Instructor - CRI) ศักระการฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักระการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI) นอกจากได้รับใบรับรองศักระการบินแล้วจะต้องมีการบันทึกศักระการนั้นในใบอนุญาตและศักระการนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นรายกรณี

(๘) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินเครื่องบินเครื่องยนต์เดี่ยวหรือหลายเครื่องยนต์ (Single/Multi Engine Rating) และศักระการบินอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating) มีสิทธิทำการบินกับเครื่องบินเครื่องยนต์เดี่ยวหรือหลายเครื่องยนต์และกับอากาศยานเฉพาะแบบได้เมื่อมีการบันทึกศักระการนั้นลงในใบอนุญาตและศักระการนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

(๙) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินเพิ่มเติม (Additional Rating) ๓ ประเภท ได้แก่

(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินผาดแผลง (Aerobatic rating) มีสิทธิทำการบินผาดแผลงได้เฉพาะกับอากาศยานประเภทเดียวกับอากาศยานที่ตนฝึกบินตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษาซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง เมื่อมีการบันทึกศักระการนั้นลงในใบอนุญาตและศักระการนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

(ข) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินลากเครื่องร่อนและลากป้าย (The Glider and Banner Towing Ratings) มีสิทธิทำการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากป้ายได้เฉพาะการทำการบินตามวิธีการลากป้ายที่ตนได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษาซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง เมื่อมีการบันทึกศักระการนั้นลงในใบอนุญาตและศักระการนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

ทั้งนี้ สิทธิการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากป้ายจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน โดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากป้ายไม่น้อยกว่า ๕ เที่ยวบิน ในกรณีของผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าวจะกลับมาใช้สิทธิได้เมื่อได้ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของศักระการบิน โดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากป้ายเพิ่มเติมให้ครบ ๕ เที่ยวบิน

(ค) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินกลางคืน (Night Rating) เฉพาะสำหรับนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ นักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ นักบินบัลลูน นักบินเครื่องบินเบา และนักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำการบินในเวลากลางคืนด้วยกฎการบินแบบทัศนวิสัยได้ก็ต่อเมื่อมีการบันทึกศักระการนั้นลงในใบอนุญาตและศักระการนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

(๑๐) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อน มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนที่ตนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติในวิธีการปล่อยเครื่องร่อนนั้น และถ้ามีการบรรทุกผู้โดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องมีประสบการณ์ในการทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนนั้นมาแล้ว ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง

(ข) ทำหน้าที่เป็นศักระการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักระการการบินหรือใบรับรองศักระการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องร่อนและเครื่องร่อนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนและเครื่องร่อนเบา

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความ

ปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๑๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูน โดยไม่มีค่าตอบแทนในเที่ยวบินที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport)

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูนโดยมีค่าตอบแทน เพื่อขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารในเที่ยวบินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) โดยจะต้อง

๑) มีอายุ ๑๘ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

๒) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นและบินลง จำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐ ครั้ง

๓) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการ

๔) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักรูปการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินโดยมีค่าตอบแทนได้ในบัลลูนและบัลลูนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตตามชั้น (Class) และกลุ่ม (Group) สำหรับใบอนุญาตนักบินบัลลูนและบัลลูนเบา

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๑๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา นักบินเฮลิคอปเตอร์เบา นักบินเครื่องร่อนเบา นักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบินเบา เฮลิคอปเตอร์เบา เครื่องร่อนเบา หรือบัลลูนเบา ที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport) มีสิทธิทำการเฉพาะ การทำการบินภายในประเทศ ดังนี้

(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา มีสิทธิ

๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-engine piston aeroplanes-land) หรือเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นน้ำ (single-engine piston aeroplanes-sea) หรือเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน

๒) รับขนส่งผู้โดยสาร โดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินหรือเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน

๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(ข) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา มีสิทธิ

๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเฮลิคอปเตอร์เครื่องยนต์เดี่ยว (Single - engine helicopters) ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน

๒) รับขนส่งผู้โดยสาร โดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเฮลิคอปเตอร์เบา ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน

๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(ค) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบา มีสิทธิ

๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบา ที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม หรือเครื่องร่อนมอเตอร์หัววิ่ง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด

๒) บรรทุกผู้โดยสารโดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการปล่อย (Launches) จำนวน ๓๐ เที่ยว

๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(ง) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบอลลูนเบา มีสิทธิ

๑) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับบอลลูนที่ใช้ความร้อน (Hot Air Balloon) หรือนาวาอากาศที่ใช้ความร้อน (Hot-Air Airships) ซึ่งมีปริมาตรสูงสุดไม่เกิน ๓,๔๐๐ ลูกบาศก์เมตร (m<sup>3</sup>) หรือ ๑,๒๖๐ ลูกบาศก์เมตร (m<sup>3</sup>) สำหรับบอลลูนที่ใช้แก๊ส (Gas balloons) และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน

๒) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๑๓) ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้

(ก) ทำการบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS) หรือได้รับอนุญาตจากครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS) หรือทำการบินเพื่อทดสอบภาคอากาศโดยผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินเพื่อออกใบอนุญาตหรือศักรการบิน

(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๑๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล สำหรับเครื่องบิน นาวาอากาศ เครื่องร่อน อากาศยานปีกหมุน อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และบอลลูน มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command (PIC)) สำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล และสถานีควบคุมระยะไกล ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินเพียงหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command (PIC)) สำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน

(ง) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command (PIC)) หรือนักบินผู้ช่วยสำหรับระบบอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (Remotely piloted aircraft system (RPAS)) ที่ปฏิบัติการบินภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR)

(จ) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๑๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่มีศักรครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS Instructor Rating) มีสิทธิทำการกับอากาศยานประเภทและแบบ

และสถานีควบคุมระยะไกล ที่ตนมีสิทธิทำการเป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนี้

(๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

(๒) ดำเนินการฝึกอบรมศิษย์การบินเพื่อการออกใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

ข้อ ๖ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๕ จะใช้ได้กับเฉพาะอากาศยานประเภท (Category) ชั้น (Class) และแบบ (Type) ที่ระบุไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่เพื่อประโยชน์ในการฝึกบิน (Training) บินทดลอง (Testing) หรือการบินในวัตถุประสงค์พิเศษซึ่งไม่มีบำเหน็จเป็นทางค่าและไม่มีการบรรทุกคนโดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการกับอากาศยานตามชั้น (Class) และ/หรือแบบ (Type) ที่ผู้อำนวยการอนุญาตเป็นหนังสือ

ข้อ ๗ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๕ จะใช้ได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุด ดังนี้

(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบิน นักบินเฮลิคอปเตอร์ นักบินนาวาอากาศ นักบินเครื่องร่อน

(ก) กรณีการทำการบินที่ไม่ใช่การบินเพื่อการพาณิชย์หรือไม่ใช่การบินที่มีการบรรทุกหรือขนส่งผู้โดยสาร จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับอากาศยานนั้นล่าสุดใน ๙๐ วัน ในการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และในกรณีที่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินคู่กับผู้ถือใบอนุญาตที่มีประสบการณ์ล่าสุดตามที่กำหนดไว้อยู่ โดยจะต้องทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ

(ข) กรณีการทำการบินเพื่อการขนส่งพาณิชย์ หรือขนส่งผู้โดยสาร จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับอากาศยานนั้นล่าสุด ดังนี้

๑) กรณีทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (PIC) หรือนักบินผู้ช่วย (Co-pilot) จะต้องทำการบินขึ้นและบินเข้าสู่สนามบินเพื่อลงจอด ไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน โดยทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (Pilot flying) กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการตามชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) ที่ระบุในใบอนุญาต

๒) กรณีทำการบินกลางคืนในฐานะผู้ควบคุมอากาศยาน (PIC) จะต้องทำการบินขึ้นและบินลงในเวลากลางคืน ไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน และทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (Pilot Flying - PF) กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการตามชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) ที่ระบุในใบอนุญาต เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักระบายการฝึกด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๓) กรณีทำการบินระดับ (Cruise relief) ในฐานะนักบินผู้ช่วยจะต้องปฏิบัติตาม (ข) ๑) หรือทำการบินระดับไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน โดยต้องเป็นอากาศยานตามประเภท ชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) เดียวกันหรือทำการบินแบบ Recency and Refresher flying skill ตามที่ผู้อำนวยการกำหนดกับเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ ทั้งนี้ สามารถทำการบินในคราวเดียวกันกับการฝึกอบรมหลักสูตรแบบ refresher training ตามข้อกำหนดในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

๔) กรณีนักบินเครื่องบินมีศักระบายการบินกับเครื่องบินมากกว่า ๑ แบบ ซึ่งเป็นแบบที่มี



ระบบการควบคุมและการปฏิบัติที่คล้ายกัน (Similar Handling and Operation Characteristics) จะต้องทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดใน (ข) ๑) หรือดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดใน Operational Suitability Data (OSD) ที่ระบุในใบรับรองแบบอากาศยาน

๕) กรณีนักบินเฮลิคอปเตอร์มีศกยการบินกับเฮลิคอปเตอร์ที่ไม่มีความซับซ้อน (Non Complex) มากกว่า ๑ แบบ ซึ่งมีระบบการควบคุมและการปฏิบัติที่คล้ายกัน (Similar Handling and Operation Characteristics) ตามที่กำหนดใน Operational Suitability Data (OSD) ที่ระบุในใบรับรองแบบอากาศยาน จะต้องทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดใน (ข) ๑) โดยอาจทำการบินกับเฮลิคอปเตอร์แบบใดแบบหนึ่งก็ได้ แต่จะต้องทำการบินกับเฮลิคอปเตอร์ให้ครบทุกแบบไม่น้อยกว่า ๒ ชั่วโมงภายในระยะเวลา ๖ เดือน

ทั้งนี้ระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ข) ๑) และ ๒) อาจขยายจาก ๙๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๒๐ วันได้ หากผู้ถือใบอนุญาตทำการบินเพื่อเพิ่มประสบการณ์ในเส้นทางบินภายใต้การกำกับดูแล (Line Flying Under Supervision: LIFUS) กับครุการบินที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ (TRI) หรือผู้ทดสอบภาคอากาศ (TRE)

กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินขาดประสบการณ์ล่าสุดตามกำหนดระยะเวลาตาม (ข) ๑) - ๕) แล้ว ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อเข้ารับการฝึกอบรมตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน (ข) ๑) และ ๒) กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการตามชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) ที่ระบุในใบอนุญาต

(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๑๘๐ วัน โดย

(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (Pilot Flying) ไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบินซึ่งจะต้องทำการบินตามชั้น (class) และกลุ่ม (Group) ตามที่ระบุในใบอนุญาตอย่างน้อย ๑ เที่ยวบิน หรือ

(ข) ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของครุการบิน ไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน

กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) ที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครุการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครุการบิน

ทั้งนี้ภายใน ๒๔ เดือนก่อนทำการบินผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนที่ทำการบินเพื่อการพาณิชย์ (Commercial air Transport) จะต้องผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญด้านใบอนุญาต (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบิน เพื่อแสดงถึงความสามารถทำการบินในการขนส่งผู้โดยสารในเที่ยวบินเพื่อการพาณิชย์ หรือผ่านการอบรมหลักสูตร Refresher ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง

(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับเครื่องบินหรือเครื่องร่อนมอเตอร์ตัววิ่ง (Touring Motor Gliders (TMGs)) นั้น ล่าสุดภายใน ๒ ปี โดย

(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน หรือทำการบินคู่กับครุการบิน หรือบินเดี่ยวภายใต้การกำกับดูแลของครุการบิน ไม่น้อยกว่า ๑๒ ชั่วโมง โดยต้องทำการบินขึ้นและบินลงไม่น้อยกว่า ๑๒ เที่ยวบิน และผ่านหลักสูตรการอบรมแบบ Refresher Training ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรองไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน

(ข) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงาน

(ค) กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบาที่มีศกยการบินตามชั้น (Class) ทั้งเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-engine piston, land) และเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นน้ำ (Single-engine piston aeroplanes - Sea) สามารถทำการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน (๓) (ก) กับเครื่องบินแบบใดแบบหนึ่งหรือทั้งสองแบบโดยมีชั่วโมงบินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงและทำการบินขึ้นและบินลงจำนวนไม่น้อยกว่า ๖ เที่ยวบินจากทั้งหมด ๑๒ เที่ยวบินสำหรับแต่ละชั้นของอากาศยาน

กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเครื่องบินและศัลยกรรมการบินที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน

(๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๑๒ เดือน กับเฮลิคอปเตอร์แบบนั้น โดย

(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือทำการบินคู่กับครูการบิน หรือทำการบินเดี่ยวภายใต้การกำกับดูแลของครูการบินไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง ซึ่งรวมถึงการทำการบินขึ้น การบินเข้าสู่สนามบินเพื่อลงจอดจำนวน ๖ เที่ยวบิน และผ่านหลักสูตรการอบรมแบบ Refresher Training ไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน

(ข) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงาน

กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเฮลิคอปเตอร์และศัลยกรรมการบินที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน

(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน กับบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) โดยต้องทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง รวมถึงทำการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๑๐ เที่ยวบิน และทำการบินกับครูการบินไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน กรณีที่นักบินมีศัลยกรรมบินกับบัลลูนมากกว่าหนึ่งชั้น (Class) หากจะใช้สิทธิทำการกับบัลลูนในชั้นอื่น จะต้องมีความสามารถในการทำการบินกับชั้นนั้น ๆ ไม่น้อยกว่า ๓ ชั่วโมง รวมถึงทำการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๒๔ เดือนล่าสุด

กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) ที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน

(๖) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อ

(ก) คงความสามารถและมีประสบการณ์กับเครื่องร่อนล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน โดยต้องทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมงบิน รวมถึงการปล่อยเครื่องร่อนจำนวน ๑๕ เที่ยวบิน และทำการฝึกบินกับครูการบินไม่น้อยกว่า ๒ เที่ยวบิน

(ข) การทำการบินกับเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดกับ TMGs นั้นภายใน ๒๔ เดือน โดยทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๑๒ ชั่วโมงบิน ซึ่งรวมถึงการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๑๒ เที่ยวบิน และผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรแบบ Refresher Training ที่ผู้อำนวยการรับรอง กับครูการบินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน

กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบาขาดประสบการณ์ล่าสุดตาม (ก) และ (ข) ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเครื่องร่อนหรือ TMGs หรือทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลง บินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน

ข้อ ๘ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะทำหน้าที่พนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าว เกี่ยวกับการปฏิบัติการณ์ของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์

เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน เมื่อได้รับการบันทึกศกยการบิน (Rating) เช่นว่านั้นในใบอนุญาต

ข้อ ๙ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะใช้สิทธิทำการตามศกยการบินในข้อ ๕ (๖) (๗) (๘) และ (๙) ได้เมื่อได้มีการบันทึกศกยการบินในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ ทั้งนี้ อายุของศกยการบินให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

ข้อ ๑๐ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะใช้สิทธิตามใบอนุญาตทำการบินในเวลากลางคืนได้เมื่อได้รับการฝึกบินคู่กับครูการบินในการทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และทำการบินกลางคืนไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมง เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่ต้องได้รับการบันทึกศกยการบินกลางคืน (Night Rating) ตามข้อ ๕ (๙) (ค)

ภายใต้บังคับของวรรคหนึ่ง กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลจะใช้สิทธิทำการบินกลางคืนได้จะต้องสำเร็จการศึกษาหลักสูตรศกยการบินกลางคืนสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่ผู้อำนวยความสะดวกรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยความสะดวกรับรอง

ข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ตามศกยควบคุมจราจรทางอากาศ และศกยอื่น ๆ ตามข้อ ๑๒ ที่ระบุในใบอนุญาต หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน เขตประชิดสนามบิน หรือในพื้นที่ควบคุม ทั้งนี้ สิทธิดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อการฝึกปฏิบัติงานนั้นอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวก และการควบคุมดูแลของผู้ถือใบอนุญาต พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่มีศกยควบคุมการจราจรทางอากาศตรงกับประเภทของการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศนั้นฝึกปฏิบัติงาน และต้องเป็นผู้ได้รับใบรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (On-The-Job Training Instructor-OJTI) ด้วย ทั้งนี้ การรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนด

ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการที่ได้รับภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่ออกใบอนุญาต หรือขาดการปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันตามสิทธิทำการที่ได้รับเป็นระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี จะสามารถเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงได้ต่อเมื่อผ่านการประเมินตามสมรรถนะจากสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศได้รับการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมเบื้องต้น (Initial training) และผ่านการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นตามผลการประเมินด้านสมรรถนะ

ข้อ ๑๒ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศตามข้อ ๑๑ และมีสิทธิทำการตามศกยที่ตนมีสิทธิทำหน้าที่เป็นพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศเมื่อมีการบันทึกศกยควบคุมการจราจรทางอากาศนั้นลงในใบอนุญาต และศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ ดังนี้

(๑) ศกยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual (ADV)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่ไม่มีเครื่องวัดประกอบการบินเพื่อทำการบินเข้าสู่สนามบิน (Instrument approach) หรือไม่มีวิธีปฏิบัติในการบินออกจากสนามบิน (Departure procedure)

(๒) ศกยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่มีเครื่องวัดประกอบ

การบินในการบินเข้าสู่สนามบิน (Instrument approach) หรือมีวิธีปฏิบัติในการบินออก (Departure procedure) แบ่งออกเป็น

(ก) ศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Air Control Endorsement (AIR) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่บินอยู่ในบริเวณสนามบินและอากาศยานบนทางวิ่ง

(ข) ศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรบริเวณภาคพื้นดิน

(ค) ศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ทั้งนี้สิทธิทำการดังกล่าวให้รวมถึงสิทธิทำการของศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Air Control Endorsement (AIR) และ Ground Movement Control (GMC)

(ง) ศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Surveillance (GMS) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรภาคพื้นดินที่ติดตั้งระบบ Aerodrome Surface Movement Guidance System ทั้งนี้ผู้ที่ขอขึ้นทักศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Surveillance (GMS) ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบันทึกศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC) และ Tower Control (TWR) แล้ว

(จ) ศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมการจราจรทางด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Equipment) ทั้งนี้ ผู้ที่จะใช้สิทธิทำการศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบันทึกศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Air Control Endorsement (AIR) ตาม (ก) และได้รับการบันทึกศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR) ตาม (ค) แล้ว

(๓) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach Control Procedural Rating (APP)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานที่ทำการบินเข้า (arriving) บินออก (departing) หรืออากาศยานที่บินผ่าน (transiting) โดยไม่ใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment) และ

(๔) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance Rating (APS)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานที่ทำการบินเข้า (arriving) บินออก (departing) หรืออากาศยานที่บินผ่าน (transiting) โดยใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment) แบ่งออกเป็น

(ก) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อน ระยะ และทิศทาง ด้วย Precision Approach Radar สำหรับอากาศยานที่อยู่ในระยะแนวร่อนสุดท้าย (Final Approach)

(ข) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Approach (SRA)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Equipment) สำหรับอากาศยานที่อยู่ในระยะแนวร่อนสุดท้าย (Final Approach)

(ค) ศักยภาพการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมประชิดสนามบิน (Terminal Control (TCL)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยระบบติดตามอากาศยานใดๆ สำหรับอากาศยานในพื้นที่สนามบิน (Terminal Area) และ/หรือ พื้นที่ใกล้เคียง (Adjacent Sector)

(๕) ศักยภาพการตรวจทางอากาศในพื้นที่ด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural Rating (ACP)) มีสิทธิทำการในการให้บริการตรวจทางอากาศกับอากาศยานในพื้นที่ โดยไม่ใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment)

(๖) ศักยภาพการตรวจทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance Rating (ACS)) มีสิทธิทำการในการให้บริการตรวจทางอากาศกับอากาศยานในพื้นที่ โดยใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment)

ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการของศักยภาพการตรวจทางอากาศที่ได้รับภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต หรือขาดการปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันตามสิทธิทำการที่ได้รับเป็นระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี จะสามารถเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงได้ต่อเมื่อผ่านการประเมินตามสมรรถนะจากสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ได้รับการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมเบื้องต้น (Initial training) และผ่านการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นตามผลการประเมินด้านสมรรถนะ

ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจะใช้สิทธิทำการตามศักยภาพการตรวจทางอากาศตามวรรคหนึ่ง (๑) - (๖) ไม่ได้ หากไม่มีความคุ้นเคยกับข้อมูลข่าวสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องและเป็นปัจจุบันและได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่เป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๖ เดือน ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้เมื่อได้ปฏิบัติหน้าที่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงอย่างน้อย ๑๒ ชั่วโมง หรือปฏิบัติหน้าที่กับเครื่องฝึกปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศจำลองที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานอย่างน้อย ๑๘ ชั่วโมง ภายใต้การอำนวยความสะดวกและควบคุมดูแลของครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (On The Job Training Instructor-OJTI)

ในการบันทึกศักยภาพทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Endorsement) สำหรับผู้ถือใบอนุญาตพนักงานจราจรทางอากาศที่ได้รับการบันทึกศักยภาพ (Rating) ควบคุมการจราจรทางอากาศในใบอนุญาตแล้ว แต่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการตามศักยภาพการจราจรทางอากาศเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๔ ปีติดต่อกันหรือมากกว่า ก่อนจะเข้ารับการฝึกอบรมศักยภาพทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Training) เพื่อบันทึกศักยภาพทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Endorsement) ได้ จะต้องผ่านการประเมินผลด้านสมรรถนะและเข้ารับการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นหลังจากที่ประเมินผลด้านสมรรถนะแล้ว เพื่อให้ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศมีสมรรถนะที่เหมาะสม ทั้งนี้การประเมินผลด้านสมรรถนะก่อนเข้ารับการฝึกอบรมนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการด้วย

ข้อ ๑๓ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจะใช้สิทธิทำการตามศักยภาพทำการในข้อ ๑๒ ได้เมื่อศักยภาพนั้นได้รับการบันทึกลงในใบอนุญาตและยังมีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ อายุของศักยภาพทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Endorsement) ให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

ข้อ ๑๔ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน มีสิทธิทำหน้าที่ตามขีดความสามารถและความรับผิดชอบในแต่ละด้าน ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ให้บริการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ข้อ ๑๕ สิทธิทำการตามข้อ ๕ ข้อ ๑๑ และข้อ ๑๒ จะใช้ได้เมื่อ

(๑) ผู้ถือใบอนุญาตมีใบสำคัญแพทย์ตามประเภทของใบอนุญาตที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ที่มีผลใช้บังคับอยู่ โดยในกรณีที่กำหนดให้ผู้ถือใบอนุญาตนักบินประเภทใดจะต้องมีใบสำคัญแพทย์ชั้น ๑ (Class 1) แต่ผู้นั้นได้รับเพียงใบสำคัญแพทย์ชั้น ๒ (Class 2) ให้ผู้ถือใบอนุญาตนั้นมีเพียงสิทธิทำการตามข้อ ๕ (๒) เท่านั้น

(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบินก่อนที่จะทำการบินเดี่ยว (Solo) ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี และใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกสำหรับเครื่องบินและนักบินเฮลิคอปเตอร์ นักบินบัลลูน นักบินเครื่องร่อน นักบินศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมจากระยะไกล นักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล ศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องมีความรู้ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางการบินเหมาะสมกับหน้าที่ที่จะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด ซึ่งต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในภาคผนวก ๑ (ฉบับล่าสุด) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๑๖ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนหรือเครื่องร่อน ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินกับบัลลูนหรือเครื่องร่อนที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เมื่ออายุครบ ๗๐ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ ๖๐ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เว้นแต่เป็นการทำการบินกับนักบินมากกว่าหนึ่งคนให้มีสิทธิทำหน้าที่ได้จนอายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์

ข้อ ๑๗ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเงื่อนไขและข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินและศักยการบินตามข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศตามข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศและศักยควบคุมจราจรทางอากาศตามข้อ ๑๒ และผู้ถือใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวกการบินตามข้อ ๑๔ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้

ข้อ ๑๘ บรรดาระเบียบ ประกาศ ตลอดจนคำสั่งของผู้อำนวยการที่ออกตามความในข้อบังคับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมีระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามข้อบังคับนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ

ประกาศ ณ วันที่

พ.ศ. ๒๕๖๖

(นายสุทธิพงษ์ คงพล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย