



ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ ๒๙

ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ
และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ มาตรา ๑๕ (๗) และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗ 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 และพนักงานอำนวยความสะดวกการบินไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับฉบับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๙ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับนับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

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

ข้อ ๔ ในข้อบังคับนี้

“ศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า ผู้ที่จบการศึกษาตามหลักสูตรการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง ซึ่งยังไม่ได้รับใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ แต่ได้ฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ภายใต้การอำนวยความสะดวกของผู้มีศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม 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

“ผู้อำนวยความสะดวก” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการ ดังนี้

(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ และนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ มีสิทธิ

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักระการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาต หรือศักระการบินสำหรับใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบา หรือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

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

ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบินและนักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ มีสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบาหรือนักบินเฮลิคอปเตอร์เบาตาม (๑๒) ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

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

(ก) ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน

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

(ง) มีสิทธิทำการของนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินตาม (๔) 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 ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบิน ภายใต้การอำนวยความสะดวก ซึ่งการเดินทางครั้งหนึ่งต้องมีระยะทางอย่างน้อย ๕๔๐ กิโลเมตร (300 NM) และต้องจบ การบินลง (Full - Stop Landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น

๓) ต้องมีศักยภาพการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่ และต้องมี ชั่วโมงบินคู่กับครูการบินในการทำการบินแบบทัศนวิสัยอย่างน้อย ๑๕ ชั่วโมงบิน (Dual Visual Flight Instruction) และทำการบินไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมงบินกับเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้สามารถขนส่ง ผู้โดยสารและนักบินได้อย่างน้อย ๔ คนขึ้นไป โดยเครื่องบินจะต้องมีลักษณะใบพัด สามารถปรับมุมปะทะกับ อากาศได้ (Variable Pitch Propeller) และฐานล้อสามารถพับเก็บได้ (Retractable Landing Gear)

๔) ผ่านการทดสอบภาคอากาศตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

(๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรีเฮลิคอปเตอร์ และนักบิน พยาธิชัยตรีนาวาอากาศ มีสิทธิตาม (๒) และมีสิทธิ

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบิน หนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน

(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ ที่บินขนส่ง ทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยในการ ปฏิบัติการบิน

(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน และนักบินพาณิชย์เอกเฮลิคอปเตอร์ มีสิทธิ ตาม (๔) และมีสิทธิ

(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามประเภทอากาศยานที่ตนถือ ใบอนุญาต

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

ถ้าผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินเคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน โดยไม่เคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินมาก่อน สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก เครื่องบินนั้นจะถูกจำกัดเฉพาะการบินกับเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนใน การปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations) เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นได้เคย ทำการบินตาม (๓) (ค) และ (ง) มาก่อน ทั้งนี้ การจำกัดสิทธิดังกล่าวจะต้องถูกบันทึกไว้ในใบอนุญาตนักบิน พยาธิชัยเอกเครื่องบิน

(๖) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยภาพการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating) สำหรับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และนาวาอากาศ มีสิทธิทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีสิทธิทำการบินกับอากาศยานภายใต้กฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน รวมถึงการปฏิบัติการบินด้วย วิธีการแบบ Performance-Based Navigation; PBN โดยมีระยะในการตัดสินใจบินลงไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ ฟุต (๖๐ เมตร) เหนือพื้นดิน หากมีระยะในการตัดสินใจบินลงต่ำกว่า ๒๐๐ ฟุต (๖๐ เมตร) เหนือพื้นดินจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ทั้งนี้ สิทธิทำการดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อมีการบันทึกศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IR หรือ IR/PBN) นั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่โดยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

ในกรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานด้วยเครื่องวัดประกอบการบินกับเฮลิคอปเตอร์แบบที่ใช้กับนักบินหลายคน จะต้องมิใช่ชั่วโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมง โดยสามารถใช้เวลาบินภาคพื้นด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument ground time) มากำหนดได้ไม่เกิน ๓๐ ชั่วโมงบิน

(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยครูการบิน ๗ ประเภท ได้แก่

(ก) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight Instructor - FI)

(ข) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ สำหรับศกยทำการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI)

(ค) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศกยทำการชั้น (Class Rating Instructor - CRI)

(ง) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI)

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

(ฉ) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนการปฏิบัติการบินร่วมกันในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉิน (Multi - Crew Cooperation Instructor - MCCI)

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

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศตาม (ก) – (ช) มีสิทธิทำการสอนภาคอากาศกับอากาศยาน หรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลองตามประเภทและศกยการบิน ตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตหรือใบรับรอง ดังนี้

(ก) สิทธิทำการทั่วไป ดังนี้

๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศกยการบิน หรือ

๒) ทำการสอนภาคอากาศเพื่อออกหรือต่ออายุใบอนุญาตหรือศกยการบินสำหรับนักบินส่วนบุคคล นักบินผู้ช่วยเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรี นักบินเครื่องร่อน นักบินบัลลูน นักบินอากาศยานเบา ศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ศกยครูการบิน ศกยการบินตามชั้น (Class Rating) ศกยทำการกับอากาศยานเฉพาะแบบอากาศยาน และศกยการบินเพิ่มเติม หรือ

๓) สาธิตวิธีปฏิบัติการบินให้แก่บุคคลผู้ไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เพื่อหาความรู้ การกีฬา และบันเทิง โดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการฝึกบิน หรือ

๔) ทำการสอนภาคอากาศสำหรับหลักสูตรการทำการบินร่วมกัน (Multi - Crew Cooperation (MCC))

(ข) สิทธิทำการเฉพาะศกยครูการบินแต่ละประเภท ตลอดจนเงื่อนไขในการใช้สิทธิทำการ ข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการและเงื่อนไขการปลดข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยครูการบินจะทำหน้าที่เป็นครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ และใช้สิทธิทำการตามวรรคสอง (ก) และ (ข) ได้ เมื่อได้รับใบรับรองครูการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก แต่สำหรับศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight

Instructor - FI) ศักยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักยทำการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI) ศักยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักยทำการขึ้น (Class Rating Instructor - CRI) ศักยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศักยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI) นอกจากนี้ได้รับใบรับรองครูการบินแล้วจะต้องมีการบันทึกศักยนั้นในใบอนุญาตและศักยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยการบินต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง หรือปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สังกัดผู้ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นรายกรณี

(๘) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยการบินเครื่องบินเครื่องยนต์เดียวหรือหลายเครื่องยนต์ (Single/Multi Engine Rating) และศักยการบินอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating) มีสิทธิทำการบินกับเครื่องบินเครื่องยนต์เดียวหรือหลายเครื่องยนต์และกับอากาศยานเฉพาะแบบได้เมื่อมีการบันทึกศักยทำการนั้นลงในใบอนุญาตและศักยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

(๙) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยการบินเพิ่มเติม (Additional Rating) ๓ ประเภท ได้แก่

(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยการบินผาดแผลง (Aerobatic Rating) มีสิทธิทำการบินผาดแผลงได้เฉพาะกับอากาศยานประเภทเดียวกับอากาศยานที่ตนฝึกบินตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษาซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง เมื่อมีการบันทึกศักยนั้นลงในใบอนุญาตและศักยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

(ข) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยการบินลากเครื่องร่อนและลากป้าย (The Glider and Banner Towing Ratings) มีสิทธิทำการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากป้ายได้เฉพาะการทำการบินตามวิธีการลากป้ายที่ตนได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษาซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง เมื่อมีการบันทึกศักยนั้นลงในใบอนุญาตและศักยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

ทั้งนี้ สิทธิการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากป้ายจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน โดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากป้ายไม่น้อยกว่า ๕ เที่ยวบิน ในกรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าวจะกลับมาใช้สิทธิได้เมื่อได้ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของครูการบิน โดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากป้ายเพิ่มเติมให้ครบ ๕ เที่ยวบิน

(ค) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยการบินกลางคืน (Night Rating) เฉพาะสำหรับนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ นักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ นักบินบัลลูน นักบินเครื่องบินเบา และนักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำการบินในเวลากลางคืนด้วยกฎการบินแบบทัศนวิสัยได้ก็ต่อเมื่อมีการบันทึกศักยนั้นลงในใบอนุญาตและศักยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

(๑๐) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อน มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนที่ตนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติในวิธีการปล่อยเครื่องร่อนนั้น และถ้ามีการบรรทุกผู้โดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องมีประสบการณ์ในการทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนนั้นมาแล้ว ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง

(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักยครูการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องร่อนและเครื่องร่อนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนและเครื่องร่อนเบา

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน 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) จากผู้ทดสอบด้านการบินที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้อำนวยการ

๔) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักระบุการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินโดยมีค่าตอบแทนได้ในบัลลูนและบัลลูนเบา 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) มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้

(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา มีสิทธิ

๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-Engine Piston Aeroplanes-Land) หรือเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นน้ำ (Single-Engine Piston Aeroplanes-Sea) หรือเครื่องร่อนมอเตอร์ตัววิ่ง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน

๒) รับขนส่งผู้โดยสาร โดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินหรือเครื่องร่อนมอเตอร์ตัววิ่ง (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) บรรทุกผู้โดยสารโดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบามาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการปล่อย (Launches) จำนวน ๓๐ เทียว

๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน

(ง) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบอลลูนเบา มีสิทธิ

๑) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับบอลลูนที่ใช้ความร้อน (Hot Air Balloon) หรือนาวาอากาศที่ใช้ความร้อน (Hot-Air Airships) ซึ่งมีปริมาตรสูงสุดไม่เกิน ๓,๔๐๐ ลูกบาศก์เมตร (m³) หรือ ๑,๒๖๐ ลูกบาศก์เมตร (m³) 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) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่มีศักรการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS Instructor Rating) มีสิทธิทำการกับอากาศยานประเภทและแบบและสถานี่ควบคุมระยะไกล ที่ตนมีสิทธิทำการเป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนี้

(๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศักรการบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

(๒) ดำเนินการฝึกอบรมศักรการบินเพื่อการออกใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

ข้อ ๖ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๕ จะใช้ได้กับเฉพาะอากาศยานประเภท (Category) ชั้น (Class) และแบบ (Type) ที่ระบุไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่

(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบา นักบินเครื่องร่อน และนักบินบัลลูน

(๒) ทำการบินเพื่อประโยชน์ในการฝึกบิน (Training)

(๓) ทำการบินเพื่อทดสอบภาคปฏิบัติ (Skill Test) หรือการบินทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Checks)

(๔) การบินที่เกี่ยวข้องกับการแนะนำหรือการแก้ไขแบบอากาศยาน หรือการบินทดลอง (Testing) ซึ่งได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นหนังสือ

(๕) การบินในวัตถุประสงค์พิเศษซึ่งไม่มีบำเหน็จเป็นทางค้าและไม่มีการบรรทุกคนโดยสารซึ่งได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นหนังสือ

ข้อ ๗ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๕ จะใช้ได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุด ดังนี้

(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบิน นักบินเฮลิคอปเตอร์ นักบินนาวาอากาศ นักบินเครื่องร่อน

(ก) กรณีการทำการบินที่ไม่ใช่การบินเพื่อการพาณิชย์หรือไม่ใช่การบินที่มีการบรรทุกหรือขนส่งผู้โดยสาร จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับอากาศยานนั้นล่าสุดใน ๙๐ วัน ในการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และในกรณีที่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อทำการบินคู่กับศักรการบินหรือบินคู่กับผู้ถือใบอนุญาตที่มีประสบการณ์ล่าสุดตามที่กำหนดไว้อยู่ 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 เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักรการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๓) กรณีทำการบินระดับ (Cruise Relief) ในฐานะนักบินผู้ช่วยจะต้องปฏิบัติตาม (ข) ๑) หรือทำการบินระดับไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน โดยต้องเป็นอากาศยานตามประเภท ชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) เดียวกันหรือทำการบินแบบ Recency and Refresher Flying Skill ตามที่ผู้อำนวยการกำหนด กับเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ ทั้งนี้ สามารถทำการบินในคราวเดียวกันกับการฝึกอบรมหลักสูตรแบบ Refresher Training ตามข้อกำหนดในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

๔) กรณีนักบินเครื่องบินมีศกยการบินกับเครื่องบินมากกว่า ๑ แบบ ซึ่งเป็นแบบที่มีระบบการควบคุมและการปฏิบัติที่คล้ายกัน (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) กับครูการบินที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ (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 เที่ยวบิน ซึ่งจะต้องทำการบินตามชั้น (class) และกลุ่ม (Group) ตามที่ระบุในใบอนุญาตอย่างน้อย ๑ เที่ยวบิน หรือ

(ข) ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของครูการบิน ไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน

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

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

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

(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน หรือทำการบินคู่กับครูการบิน หรือบินเดี่ยวภายใต้การกำกับดูแลของครูการบิน ไม่น้อยกว่า ๑๒ ชั่วโมง โดยต้องทำการบินขึ้นและบินลงไม่น้อยกว่า ๑๒ เที่ยวบิน และผ่านหลักสูตรการอบรมแบบ Refresher Training ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรองไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน

(ข) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงาน

(ค) กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบาที่มีศักระการบินตามชั้น (Class) ทั้งเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดียวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-Engine Piston, Land) และเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดียวลูกสูบ-พื้นน้ำ (Single-Engine Piston Aeroplanes - Sea) สามารถทำการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน (๓) (ก) กับเครื่องบินแบบใดแบบหนึ่งหรือทั้งสองแบบโดยมีชั่วโมงบินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงและทำการบินขึ้นและบินลงจำนวนไม่น้อยกว่า ๖ เที่ยวบินจากทั้งหมด ๑๒ เที่ยวบินสำหรับแต่ละชั้นของอากาศยาน

กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเครื่องบินและศักระการบินที่เหมาะสม 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) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเฮลิคอปเตอร์และศักระการบินที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน

(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน กับบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) โดยต้องทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง รวมถึงทำการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๑๐ เที่ยวบิน และทำการบินกับครูการบินไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน กรณีที่นักบินมีศักระการบินกับบัลลูนมากกว่าหนึ่งชั้น (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) การทำการบินกับเครื่องร่อนมอเตอร์ตัวริง (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 เกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน เมื่อได้รับการบันทึกศกยการบิน (Rating) เช่นว่านั้นในใบอนุญาต

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

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

ภายใต้บังคับของวรรคหนึ่ง กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลจะใช้สิทธิทำการบินกลางคืนได้จะต้องสำเร็จการศึกษาหลักสูตรศกยการบินกลางคืนสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง

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 การรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนด

ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการที่ได้รับภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่ออกใบอนุญาต หรือขาดการปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันตามสิทธิทำการที่ได้รับเป็นระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี จะสามารถเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงได้ต่อเมื่อผ่านการประเมินตามสมรรถนะจากสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศได้รับการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมเบื้องต้น (Initial Training) และผ่านการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นตามผลการประเมินด้านสมรรถนะ

ข้อ ๑๒ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศตามข้อ ๑๑ และมีสิทธิทำการตามศกยที่ตนมีสิทธิทำหน้าที่เป็นพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศเมื่อมีการบันทึกศกยควบคุมการจราจรทางอากาศนั้นลงในใบอนุญาต และศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ ดังนี้

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

(๒) ศักยภาพการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่มีเครื่องวัดประกอบการบินในการบินเข้าสู่สนามบิน (Instrument approach) หรือมีวิธีปฏิบัติในการบินออก (Departure procedure) แยกออกเป็น

(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) ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการขึ้นทักศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC) หรือ Tower Control (TWR) แล้ว

(จ) ศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมการจราจรทางด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Equipment) ทั้งนี้ ผู้ที่จะใช้สิทธิทำการศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการขึ้นทักศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ Air Control Endorsement (AIR) ตาม (ก) หรือได้รับการขึ้นทักศักยภาพการจราจรทางอากาศแบบ 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) ทั้งนี้ สามารถมีสิทธิทำการเพิ่มเติมกับศักยภาพการควบคุมการจราจรทางอากาศ ดังต่อไปนี้

(ก) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร้อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร้อน ระยะ และทิศทาง ด้วย Precision Approach Radar สำหรับอากาศยานที่อยู่ในระยะแนวร้อนสุดท้าย (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)

(ง) ศักยภาพการจราจรทางอากาศในพื้นที่ด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural Rating (ACP)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานในพื้นที่ โดยไม่ใช้ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Equipment)

(บ) ศักยภาพการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance Rating (ACS)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานในพื้นที่ โดยใช้ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Equipment)

ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการของศักยภาพการจราจรทางอากาศที่ได้รับภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต จะสามารถเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงได้ต่อเมื่อผ่านการประเมินตามสมรรถนะจากสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ได้รับการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมเบื้องต้น (Initial training) และผ่านการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นตามผลการประเมินด้านสมรรถนะ

ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจะใช้สิทธิทำการตามศักยภาพการจราจรทางอากาศตามวรรคหนึ่ง (๑) - (๖) ไม่ได้ หากไม่มีความคุ้นเคยกับข้อมูลข่าวสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องและเป็นปัจจุบัน และได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่เป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๑๘๐ วัน ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้เมื่อได้ปฏิบัติหน้าที่ที่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงอย่างน้อย ๑๒ ชั่วโมง หรือปฏิบัติหน้าที่กับเครื่องฝึกปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศจำลองที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานอย่างน้อย 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 ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

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 Cross Country) 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 ตลอดจนคำสั่งของผู้อำนวยการที่ออกตามความในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมีระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามข้อบังคับนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ

ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๗



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย