



ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ ๓๔

ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ แก่ไขเพิ่มเติม

ตามที่ได้ออกข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๔ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๖ ซึ่งจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการกำหนดประเภทศักยควบคุมการจราจรทางอากาศและคุณสมบัติในเรื่องความชำนาญของผู้ขออนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินพาณิชย์เอกให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในช่วงที่มีการเปลี่ยนผ่านไปสู่กฎระเบียบใหม่ และสอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๔๕ ว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และการบันทึกศักยในใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ และมาตรา ๔๔ (๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อบังคับเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับฉบับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๔ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ แก่ไขเพิ่มเติม”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความใน (๑๘) ของข้อ ๕ ของข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๔ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“(๑๘) ศักยควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic controller rating)

(ก) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศ แบ่งเป็นประเภท ดังต่อไปนี้

๑) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual (ADV))

๒) ศักยควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI)) แบ่งออกเป็น

ก) ศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Air Control (AIR)

ข) ศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC)

ค) ศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR)

ง) ศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Surveillance (GMS)

จ) ศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) สำหรับผู้ที่ขอรับการบันทึกศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Surveillance (GMS) ตาม ง) ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบันทึกศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC) ตาม ข) หรือศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR) ตาม ค) มาก่อนแล้ว

สำหรับผู้ที่ขอรับการบันทึกศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) ตาม จ) ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบันทึกศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Air Control (AIR) ตาม ก) หรือได้ศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR) ตาม ค) แล้ว

๓) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach Control Procedural (APP))

๔) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance (APS)) สามารถได้รับการบันทึกศักยภาพเพิ่มเติม ดังนี้

ก) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR))

ข) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Approach (SRA))

ค) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมประชิดสนามบิน (Terminal Control (TCL))

๕) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural (ACP))

๖) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance (ACS))

(ข) ความรู้ ต้องมีความรู้ ดังต่อไปนี้

๑) โครงสร้างของห้วงอากาศ

๒) การใช้กฎ วิธีดำเนินการ และแหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสาร

๓) สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

๔) อุปกรณ์ควบคุมการจราจรทางอากาศและการใช้งาน

๕) ภูมิประเทศและลักษณะเด่นที่ใช้อ้างอิง

๖) ลักษณะของการจราจรทางอากาศ

๗) ปรากฏการณ์ของสภาพอากาศ และ

๘) แผนฉุกเฉิน และแผนการค้นหาและช่วยเหลือ

สำหรับศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual (ADV)) และศักยภาพควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI)) ต้องมีความรู้เพิ่มเติมในเรื่องแผนผังของสนามบิน ลักษณะทางกายภาพและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย

สำหรับศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance (APS)) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR)) และศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance (ACS)) ต้องมีความรู้เพิ่มเติมในเรื่องหลักการใช้งาน

และข้อจำกัดของระบบติดตามอากาศยานสำหรับการบริการจราจรทางอากาศ (ATS surveillance systems) ที่เกี่ยวข้อง และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และวิธีปฏิบัติสำหรับการให้บริการด้วยระบบติดตามอากาศยาน (ATS surveillance systems) รวมทั้งวิธีปฏิบัติที่ให้ความมั่นใจได้ว่าอากาศยานมีระยะห่างจากภูมิประเทศที่เหมาะสม

(ค) ความชำนาญ ต้องมีความชำนาญโดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง และต้องแสดงให้เห็นถึงสมรรถนะ (Competence) ตามศัทยควบคุมจราจรทางอากาศในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การอำนวยการของครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ (OJTI) ดังต่อไปนี้

๑) ศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual (ADV)) และศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI)) ต้องให้บริการควบคุมบริเวณสนามบิน ณ หน่วยที่ขอศัทยเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๙๐ ชั่วโมง หรือหนึ่งเดือน แล้วแต่เวลาใดจะมากกว่า

๒) ศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach Control Procedural (APP)) ศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance (APS)) ศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural (ACP)) และศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance (ACS)) ต้องให้บริการควบคุมตามที่ขอศัทย ณ หน่วยที่ขอศัทยเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑๘๐ ชั่วโมง หรือสามเดือน แล้วแต่เวลาใดจะมากกว่า

สำหรับศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR)) ต้องให้บริการควบคุมด้วยการบอกมุมร่อนระยะและทิศทางเขตประชิดสนามบิน ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ครั้ง โดยให้นำจำนวนที่ฝึกปฏิบัติด้วยเครื่องจำลอง (Radar Simulator) ที่ผู้อำนวยการรับรองมารวมคำนวณได้ไม่เกิน ๑๐๐ ครั้ง และต้องมีประสบการณ์ทำการบอกมุมร่อนระยะและทิศทางด้วยเรดาร์ ณ หน่วยและอุปกรณ์ที่ขอศัทยไม่น้อยกว่า ๕๐ ครั้ง

๓) ศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR)) ต้องให้บริการควบคุมด้วยการบอกมุมร่อนระยะและทิศทางเขตประชิดสนามบิน ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ครั้ง โดยให้นำจำนวนที่ฝึกปฏิบัติด้วยเครื่องจำลอง (Radar Simulator) ที่ผู้อำนวยการรับรองมารวมคำนวณได้ไม่เกิน ๑๐๐ ครั้ง และต้องมีประสบการณ์ทำการบอกมุมร่อนระยะและทิศทางด้วยเรดาร์ ณ หน่วยและอุปกรณ์ที่ขอศัทยไม่น้อยกว่า ๕๐ ครั้ง

สำหรับศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Approach (SRA)) ต้องมีความชำนาญในการปฏิบัติงานนำอากาศยานเข้าและออกสนามบินด้วยระบบระบุตำแหน่งอากาศยาน (Plan Position Indicator (PPI) Approaches) ด้วยเครื่องมือตามแบบที่ใช้ ณ หน่วยที่ขอศัทยและอยู่ภายใต้การอำนวยการของผู้มีศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม ไม่น้อยกว่า ๒๕ ครั้ง

ทั้งนี้ ผู้ขอต้องทำการยื่นคำขอศัทยควบคุมการจราจรทางอากาศภายในระยะเวลาหกเดือนนับจากวันที่มีความชำนาญครบถ้วนตามข้อ ๑) ๒) หรือ ๓)

ในกรณีที่ผู้ขอมีศัทยประเภทอื่นหรือศัทยเดียวกันในหน่วยอื่นผู้อำนวยการอาจประกาศกำหนดให้ลดความชำนาญตามที่กำหนดไว้ใน ๑) ๒) หรือ ๓) ได้ตามที่เห็นสมควร”

ข้อ ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๑๑ ของข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๔ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕

“ข้อ ๑๑ ผู้ที่ประสงค์จะขอใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกซึ่งมีคุณสมบัติในเรื่องความชำนาญครบถ้วนตามข้อ ๓ (๕) (ง) ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๙ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ก่อนวันที่ ๒๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๙ ให้ถือว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติในเรื่องความชำนาญตามข้อ ๕ (๕) (ง) ของข้อบังคับนี้ โดยต้องยื่นคำขอใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกและผ่านการทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติและได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกภายในวันที่ ๒๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๙”

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

พลอากาศเอก

(มนต์ ชวนะประยูร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย