

**แบบฟอร์มการแสดงความคิดเห็นต่อร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ..
ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่**

(1) หลักการและเหตุผล

โดยที่มาตรา 44 (3) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 กำหนดว่าผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติโดยมีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ ความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ และเพื่อเป็นการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ออกบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ดังนี้

- 1) Amendment 175 (effective 16 July 2018 and applicable on 8 November 2018)
- 2) Amendment 176 (effective 20 July 2020 and applicable on 5 November 2020)
- 3) Amendment 177 (effective 12 July 2021 and applicable on 26 November 2026)

ประกอบกับเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานด้านคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานของสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA), Part-FCL จึงมีความจำเป็นต้องยกเลิกกฎหมายฉบับเดิมที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ฉบับ ได้แก่ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 89 ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 6 ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ และข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ และให้ใช้ข้อบังคับฉบับนี้แทน

(2) กฎหมายที่ให้อำนาจ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6/1 และมาตรา 44 (3) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558

(3) ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น

1) ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เนื่องจากต้องให้ระยะเวลาแก่สถาบันฝึกอบรมด้านการบินในการปรับปรุงหลักสูตรให้สอดคล้องกับคุณสมบัติในเรื่องความชำนาญตามข้อบังคับฉบับนี้

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

2) เพิ่มคำจำกัดความให้เป็นไปตาม Amendment 175 - 177 to ICAO Annex 1 และ EASA Part FCL ได้แก่ “สมรรถนะ” “การฝึกอบรมแบบสมรรถนะและการประเมินผล” “แผนงานสมรรถนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” “เกณฑ์ความสามารถ” “นักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน” “นักบินผู้ตรวจตราเที่ยวบิน” “อากาศยานเบา (LAPL)” “ระบบการเชื่อมต่อสั่งการและการควบคุม C2 (Command and control (C2) link)” และ “ระบบอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (Remotely piloted aircraft system (RPAS))” และแก้ไขเพิ่มเติมคำจำกัดความจากคำว่า “อธิบดี” เป็น “ผู้อำนวยการ”และ “สำนักงาน” เพื่อให้สอดคล้องกับตำแหน่งของ ผอ.กพท. ในปัจจุบันและเป็นไปตามนิยามของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3) ยกเลิกหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติของนักบินอากาศยานขึ้นลงทางดิ่งตามข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 89 ทั้งหมด เนื่องจาก ICAO จะยกเลิกมาตรฐานในส่วนของผู้ประจำหน้าที่สำหรับอากาศยานขึ้นลงทางดิ่งในปี 2568 และตาม EASA, Part FCL ไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง โดยใช้เป็นการบันทึกศึกษาอากาศยานขึ้นลงทางดิ่งแทน ประกอบกับ กพท. ไม่เคยออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง โดยกรณีอากาศยานขึ้นลงทางดิ่งจะปรากฏเฉพาะในหลักเกณฑ์ของนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (Remote pilot licence) เนื่องจาก ICAO มีการกำหนดคุณสมบัติของนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินระยะไกล ประเภทอากาศยานขึ้นลงทางดิ่งไว้ตาม Amendment 175

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

4) เพิ่มหลักเกณฑ์ในเรื่อง Competency-based training and assessment ตาม Amendment 176 to ICAO Annex 1 สำหรับผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน และศัลยครูการบิน

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

5) ปรับหัวข้อความรู้สำหรับผู้ประจำหน้าที่ตำแหน่งนักบินจาก “การติดต่อด้วยวิทยุ (Radiotelephony) ในเรื่องวิธีการและภาษาที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารและวิธีปฏิบัติในกรณีที่ไม่สามารถติดต่อทางวิทยุได้” เป็น “การติดต่อสื่อสาร (Communications)” ซึ่ง Communications มีความหมายครอบคลุม Radiolephony โดยเป็นไปตาม EASA, Part FCL

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

6) เพิ่มประเภทผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ นักบินเครื่องบินเบา เฮลิคอปเตอร์เบา นักบินเครื่องบินร่อนเบา และนักบินบัลลูนเบา ศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล นักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล และศีกยครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (ร่างข้อ 5 (12) (13) (14) และ (15))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

7) **กรณีศิษย์การบิน** ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 17 ปีบริบูรณ์ โดยกำหนดอายุขั้นต่ำของนักบินศิษย์การบินเครื่องร่อน ศิษย์การบินบัลลูนต้องไม่ต่ำกว่า 16 ปีบริบูรณ์ ให้เป็นตาม FCL.080 Minimum age (ร่างข้อ 5 (1) (ก))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

8) **กรณีนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ และนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ (Airship)**

8.1) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของของนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน โดยเพิ่มจำนวนชั่วโมงบินในเรื่องความชำนาญจากเดิม 40 ชั่วโมงบิน เป็น 45 ชั่วโมงบิน โดยกำหนดให้นักบินส่วนบุคคลเครื่องบินต้องจบหลักสูตรนักบินส่วนบุคคลที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง จากเดิมที่ไม่มีการกำหนดหลักสูตรไว้ และกำหนดให้ต้องมีชั่วโมงบินคู่กับครูการบิน จำนวน 25 ชั่วโมงบินเพิ่มเติม รวมถึงแก้ไขให้ชัดเจนขึ้นว่าต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.210.A PPL(A) Experience requirements and crediting (ร่างข้อ 5 (2) (ง) 1))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

8.2) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของของนักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ โดยเพิ่มจำนวนชั่วโมงบินในเรื่องความชำนาญของนักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์จากเดิม 40 ชั่วโมงบิน เป็น 45 ชั่วโมงบิน โดย 35 ชั่วโมงบิน ต้องทำการบินกับเฮลิคอปเตอร์แบบเดียวกันกับที่สอบภาคปฏิบัติ และกำหนดให้นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ต้องจบหลักสูตรนักบินส่วนบุคคลที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง จากเดิมที่ไม่มีการกำหนดหลักสูตรไว้ และกำหนดให้ต้องมีชั่วโมงบินคู่

กับครูการบิน จำนวน 25 ชั่วโมงบินเพิ่มเติม รวมถึงแก้ไขให้ชัดเจนขึ้นว่าต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.210.H PPL(H) Experience requirements and crediting (ร่างข้อ 5 (2) (ง) 2))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

8.3) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ โดยเพิ่มความชำนาญจากเดิม 25 ชั่วโมงบิน เป็น 35 ชั่วโมงบิน โดยผู้ขออนุญาตจะต้อง

(ก) มีชั่วโมงบินคู่กับครูการบินจำนวน 25 ชั่วโมงบิน (Dual Flight Instruction) ซึ่งประกอบด้วยการบินเดินทางเดี่ยวไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมงบิน โดยในการบินเดินทางเดี่ยวอย่างน้อย 1 ครั้ง ต้องมีระยะทางไม่น้อยกว่า 65 กิโลเมตร (35 NM) และต้องทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน จำนวน ไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมงบิน

(ข) ทำการบินขึ้น 8 ครั้ง และบินลงโดยจบการบินลงที่สนามบินตามวงจรการบิน 8 ครั้ง รวมถึงขั้นตอนวิธีปฏิบัติในการอัดและปล่อยลม (Masting and Unmasting Procedure)

(ค) ทำการบินเดี่ยวจำนวน 8 ชั่วโมงบิน ภายใต้การควบคุมของครูการบิน (Supervised Solo Flight Time)

เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.210.As PPL(As) Experience requirements and crediting (ร่างข้อ 5 (2) (ง) 3)) และเพิ่มเติมข้อความ “ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตมีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบอื่นผู้อำนวยการอาจประกาศ กำหนดให้ใช้เป็นชั่วโมงบินสำหรับนาวาอากาศได้” เพื่อให้สอดคล้องกับกรณีนักบินส่วนบุคคลเครื่องบินและ เฮลิคอปเตอร์ (ร่างข้อ 5 (2) (ง) 3) วรรคสอง)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

9) กรณีนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน (Multi - crew pilot license)

9.1) ปรับมาตรฐานในเรื่องความรู้ของนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน โดยต้องมีความรู้อย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ใน (5) (ค) สำหรับผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน และกำหนดให้นักบินผู้ช่วยเครื่องบินต้องสำเร็จการศึกษาหลักสูตรการฝึกอบรมแบบสมรรถนะ (Competency-base Training) ที่ผู้อำนวยการรับรอง โดยเพิ่มเติมข้อกำหนดเฉพาะที่มีมาตรฐานเป็นไปตามต้นแบบสมรรถนะ (Adapted competency model) ทั้งนี้ หลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับนักบินผู้ช่วยเครื่องบินต้องประกอบด้วย การฝึกอบรมความรู้เฉพาะด้าน (Underpinning Knowledge Requirement) และการฝึกอบรมทักษะเฉพาะด้าน (Underpinning Skill Requirement) ให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 2.5.1.2.1 Knowledge (ร่างข้อ 5 (3) (ค))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

9.2) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน โดยกำหนดให้นักบินผู้ช่วยเครื่องบินต้องสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง โดยต้องทำการบินในฐานะที่เป็นนักบินที่ทำการบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (pilot flying) และนักบินผู้ตรวจตราเที่ยวบิน (pilot monitoring) ด้วยการบินจริงและการบินจำลอง (actual and simulated flight) ไม่น้อยกว่า 240 ชั่วโมงบิน ให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 2.5.1.2 Competencies (ร่างข้อ 5 (3) (ง) 1))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

9.3) เพิ่มมาตรฐานในเรื่อง Competency โดยกำหนดให้ผู้ขอจะต้องแสดงสรรณตามทีระบุในต้นแบบสมรรถนะ (Adapted competency model) ในฐานะนักบินผู้ช่วยกับเครื่องบินพาณิชย์ เครื่องยนต์กักกันก๊าซ ที่ผู้อำนวยการรับรองให้ทำการโดยนักบินอย่างน้อยสองคนขึ้นไป โดยใช้มาตรฐานทีระบุในเอกสาร the Procedures for Air Navigation Services - Training (PANS-TRG, Doc 9868)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบทีประสงค์จะให้แก้ไข)

10) กรณีนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรีเฮลิคอปเตอร์ และนักบินพาณิชย์ตรีนาวาอากาศ

10.1) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน จากเดิมทีกำหนดให้นำชั่วโมงบินภายใต้การควบคุมของครูการบินกับเครื่องช่วยฝึกบินที่ผู้อำนวยการรับรองมาใช้คำนวณเป็นชั่วโมงบินในจำนวน 150 ชั่วโมงบิน ได้ไม่เกิน 10 ชั่วโมงบิน เป็น ได้ไม่เกิน 20 ชั่วโมงบิน ให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 2.4.3.1.1 (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 1)) โดย

(ก) ในการบินเดินทางต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ทีสนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินทีทำการบินขึ้นให้เป็นไปตาม FCL.325.A (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 1) ข))

(ข) ในการทำการบินในเวลากลางคืนต้องบินคู่กับครูการบินไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมงบิน ซึ่งต้องทำการบินเดินทางรวมอยู่ด้วยอย่างน้อย 1 ชั่วโมงบินในจำนวน 3 ชั่วโมง และต้องทำการบินขึ้นเดี่ยวไม่น้อยกว่า 5 ครั้ง และจบการบินลงเดี่ยว (Full - stop landing) ไม่น้อยกว่า 5 ครั้ง ให้เป็นไปตาม FCL Appendix 3 E. CPL modular course – Aeroplanes 10. (b) (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 1) ง))

(ค) ทำการบินไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมงบินกับเครื่องบินตามแบบทีได้รับการรับรองให้สามารถขนส่งผู้โดยสารได้อย่างน้อย 4 คนขึ้นไปโดยเครื่องบินจะต้องมีลักษณะใบพัดสามารถปรับมุมปะทะกับอากาศได้ (variable pitch propeller) และฐานล้อสามารถพับเก็บได้ (retractable landing gear) ให้เป็นไปตาม FCL Appendix 3 E. CPL modular course – Aeroplanes 11. (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 1) จ))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

10.2) เพิ่มมาตรฐานในเรื่อง CPL Modular Course เนื่องจาก Part- FCL.315 เรื่อง CPL Training course และ Appendix 3 - Training courses for the issue of a CPL and an ATPL (E.) CPL modular course - Aeroplanes กำหนดเพิ่มเติมในกรณีที่ไม่สำเร็จการศึกษาจากสถาบันการฝึกอบรมที่ผู้อำนวยการรับรองแต่เป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน ซึ่งมีชั่วโมงบินสะสมชั่วโมงครบ 200 ชั่วโมง จะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมหลักสูตร CPL Modular ที่ กพท. รับรอง โดยหลักการนี้จะแตกต่างจากข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 89 เดิม แต่ยังเป็นไปตาม Annex1 (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 2))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

10.3) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินพาณิชย์ตรีเฮลิคอปเตอร์ ในเรื่องการทำการบินเดินทางในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงบิน โดยกำหนดให้ในการบินเดินทางอย่างน้อยหนึ่งครั้งต้องมีระยะทางไม่น้อยกว่า 185 กิโลเมตร (100 NM) และต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น และในเรื่องการทำการบินเวลากลางคืนจำนวน 5 ชั่วโมงบิน กำหนดให้ต้องบินคู่กับครูการบินไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมงบิน ซึ่งต้องทำการบินเดินทางรวมอยู่ด้วยอย่างน้อย 1 ชั่วโมงบิน และต้องทำการบินเดี่ยว 5 วงจรการบิน (Circuits) ซึ่งแต่ละวงจรการบินจะต้องมีการบินขึ้นและบินลง ให้เป็นไปตาม Appendix 3 - Training courses for the issue of a CPL and an ATPL (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 3) ข) และ ง))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

10.4) เพิ่มมาตรฐานในเรื่องเรื่อง CPL Modular Course เนื่องจาก Part-FCL ข้อ FCL. 315 CPL Training course และ Appendix 3 - Training courses for the issue of a CPL and an ATPL (K). CPL modular course - Helicopters กำหนดให้กรณีที่ไม่สำเร็จการศึกษาจากสถาบันการฝึกอบรมที่ผู้อำนวยการรับรองแต่เป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล - เฮลิคอปเตอร์ ซึ่งมีชั่วโมงบินสะสมครบ 150 ชั่วโมง จะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมหลักสูตร CPL Modular Course ที่ กพท. รับรอง โดยหลักการนี้ จะแตกต่างจากข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 89 เดิม แต่ยังเป็นไปตาม Annex1 ข้อ 2.4.3.1.1 d (ร่างข้อ 5 (4) (ง) 2) วรรคสอง)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

11) กรณีนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน และนักบินพาณิชย์เอกเฮลิคอปเตอร์

ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน โดยกำหนดให้นักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน ต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินหรือนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินที่มีศักระบบบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินกับเครื่องบินหลายเครื่องยนต์ (multi-engine IR for aeroplanes) ในกรณีนี้ผู้ขอจะต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตร Multi Crew Corporation (MCC) หรือหลักสูตรอื่นที่เทียบเท่า และต้องมีความชำนาญโดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรภาคทฤษฎีนักบินพาณิชย์เอกที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง และในการทำการบินจำนวน 1,500 ชั่วโมงบิน ให้นำชั่วโมงบินภายใต้การควบคุมของครูการบินกับเครื่องบินจำลองเครื่องช่วยฝึกบินที่ผู้อำนวยการรับรองมาใช้ ได้ไม่เกิน 100 ชั่วโมงบิน แต่จะนำชั่วโมงบินที่ได้จากเครื่องช่วยฝึกบินประเภทเครื่องช่วยฝึกบินจำลองการฝึกบินเต็มรูปแบบ (Full Flight Simulator) หรือเครื่องช่วยฝึกวิธีการเดินทางและการบิน (Flight and Navigation Procedures Trainer) มาคำนวณได้ไม่เกิน 25 ชั่วโมงบิน เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.510.A (ร่างข้อ 5 (5) (ง) 1)) โดยปรับกรณีการทำการบินกับเครื่องบิน ดังนี้

(ก) ต้องทำการบินไม่น้อยกว่า 500 ชั่วโมงบินกับเครื่องบินที่กำหนดให้ใช้นักบินอย่างน้อยสองคนขึ้นไปในการทำการบิน (Multi Pilot Operation)” เพื่อให้เป็นไปตาม FCL 510 A (b) (ร่างข้อ 5 (5) (ง) 1) ก))

(ข) ต้องทำการบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานภายใต้การอำนวยการ 500 ชั่วโมงบิน หรือในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า 250 ชั่วโมงบิน หรือทำการบินไม่น้อยกว่า 250 ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า 70 ชั่วโมงบิน และชั่วโมงบินที่เหลือในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานภายใต้การอำนวยการก็ได้ โดยแก้ไขเพื่อให้เป็นไปตาม FCL 510 A (b) (ร่างข้อ 5 (5) (ง) 1) ข))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

.....

12) ทัศนคติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating) สำหรับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และนาวาอากาศ

ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญ โดยกำหนดให้ทัศนคติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องมีเวลาบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินกับอากาศยาน จากไม่น้อยกว่า 40 ชั่วโมงบิน เป็น 35 ชั่วโมงบิน และสามารถใช้เวลาบินภาคพื้นด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument ground time) ภายใต้การอำนวยความสะดวกของครูการบินมาคำนวณได้ไม่เกินจำนวนชั่วโมงตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรอง โดยเป็นไปตาม FCL.610 IR Prerequisites and crediting (b) (ร่างข้อ 5 (6) (ข) 2))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

.....

13) ทัศนคติครูการบิน (Flight instructor rating) สำหรับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และนาวาอากาศ

13.1) แบ่งประเภททัศนคติครูการบินออกเป็น 7 ประเภทตาม FCL SUBPART J – INSTRUCTORS (ร่างข้อ 5 (7)) ได้แก่

(ก) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ – (Flight instructor - FI)

(ข) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับทัศนคติทำการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor– TRI)

(ค) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับทัศนคติทำการชั้น (Class Rating Instructor– CRI)

(ง) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับทัศนคติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor – IRI)

(จ) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานกบิน ที่ทำการสอนเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติการบินในสภาวะปกติ ผิดปกติและในกรณีฉุกเฉินกับเครื่องช่วยฝึกบิน ตามแบบที่จะทำการสอน (Synthetic Flight Instructor – SFI)

(ฉ) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานกบิน ที่ทำการสอนการปฏิบัติการบินร่วมกันในสภาวะปกติ ผิดปกติและในกรณีฉุกเฉิน (Multi-crew cooperation Instructor - MCCI) และ

(ช) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานกบิน ที่ทำการสอนเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติการบินในสภาวะปกติ ผิดปกติและในกรณีฉุกเฉินกับเครื่องช่วยฝึกวิธีการบิน ตามแบบที่จะทำการสอน (Synthetic Training Instructor – STI)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

13.2) กำหนดอายุของศัทยครูการบิน โดยต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.915 General prerequisites and requirements for instructors (a) (ร่างข้อ 5 (7) (ก))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

13.3) ปรับมาตรฐานในเรื่องความรู้ของศัทยครูการบิน โดยกำหนดให้ต้องมีสมรรถนะและการประเมินผลทางด้านสมรรถนะ (Competencies and Assessment) เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.935 Assessment of competence และ FCL.920 Instructor competencies and assessment (ร่างข้อ 5 (7) (ข))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

13.4) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของศัลยกรรมการบิน โดยต้องมีความชำนาญ โดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรการบินแต่ละประเภทที่ผู้อำนวยการรับรอง เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.930 Training course (ร่างข้อ 5 (7) (ค))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....

14) กรณีศัลยกรรมบินเครื่องบินเครื่องยนต์เดียวหรือหลายเครื่องยนต์ (Single/Multi Engine rating) และศัลยกรรมบินอากาศยานเฉพาะแบบ (Class and Type Rating)

ตัดมาตรฐานในเรื่องความรู้ความชำนาญเดิมออก โดยกำหนดให้ต้องมีความชำนาญ โดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง ให้เป็นไปตาม FCL.725 Requirements for the issue of class and type ratings ซึ่งไม่มีการกำหนดหัวข้อความรู้และความชำนาญ โดยให้ขึ้นอยู่กับแบบของอากาศยานตามที่โรงงานผู้ผลิตกำหนดใน OSD เว้นแต่กำหนดเป็นชั่วโมงการเรียน ไม่ใช่เป็นความชำนาญ (ร่างข้อ 5 (8))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....

15) กรณีศักยภาพบินเพิ่มเติม (Additional Rating)

กำหนดศักยภาพบินเพิ่มเติม โดยกำหนดให้ผู้ขอบันทึกศักยภาพบินผาดแผลง ศักยภาพบิน ลากเครื่องร่อนและลากป้าย ศักยภาพบินกลางคืน ต้องมีความชำนาญโดยสำเร็จการฝึกอบรมหลักสูตรที่ ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง เป็นไปตาม FCL SUBPART I - ADDITIONAL RATINGS FCL.800 Aerobatic rating – 810 Night rating โดยเรื่องนี้ไม่มีการกำหนดหัวข้อความรู้ ความชำนาญ แต่ขึ้นอยู่กับแบบของอากาศยาน ซึ่งเป็นไปตามที่โรงงานผู้ผลิตกำหนดใน OSD เว้นแต่ กำหนดเป็นชั่วโมงการเรียนที่ไม่ใช่เป็นเรื่องความชำนาญ (ร่างข้อ 5 (9))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

16) กรณีนักบินเครื่องร่อน (Glider pilot)

16.1) กำหนดมาตรฐานในเรื่องความรู้ของนักบินเครื่องร่อนเพิ่มเติม โดยกำหนดให้นักบิน เครื่องร่อนต้องมีความรู้ในเรื่องการติดต่อสื่อสาร (Communications) เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.215 (ร่างข้อ 5 (10) (ค) 9))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

16.2) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินเครื่องร่อน โดยกำหนดให้ต้องมี ความชำนาญโดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ที่ผู้อำนวยการรับรอง ทั้งนี้ เป็นไปตาม FCL.210 Training course โดยตาม FCL.210 กำหนดว่า นักบินเครื่อง ร่อนต้องสำเร็จการศึกษาจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน โดยผ่านการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ จากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (ร่างข้อ 5 (10) (ง))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

17) กรณีนักบินบัลลูน (Free balloon pilot)

ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญของนักบินบัลลูน โดยกำหนดให้ต้องมีความชำนาญ โดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง เพื่อให้เป็นไปตาม FCL.210 Training course (ร่างข้อ 5 (11) (ง))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

18) กรณีนักบินเครื่องบินเบา นักบินเฮลิคอปเตอร์เบา นักบินเครื่องร่อนเบา นักบินบัลลูนเบา (Light Aircraft Pilot License)

กำหนดมาตรฐานเพิ่มเติมในเรื่องคุณสมบัติ อายุ ความรู้ ความชำนาญตาม FCL.100 LAPL Minimum age - FCL.140.B LAPL (B) Recency requirements (ร่างข้อ 5 (12))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

19) กรณีศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (Student remote pilot)

กำหนดมาตรฐานเพิ่มเติม โดยต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์ และต้องได้รับใบสำคัญแพทย์ชั้นหนึ่ง หรือชั้นสาม ทั้งนี้ ตาม Amendment 175 ไม่มีการกำหนดอายุของศิษย์การบินอากาศยานไร้คนขับโดย PEL เห็นควรกำหนดอายุขั้นต่ำที่ 18 ปี เพื่อให้ตรงกับอายุขั้นต่ำของนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล สำหรับเรื่องสุขภาพของศิษย์การบินอากาศยานไร้คนขับ เป็นไปตาม Annex 1 Amendment 175 ข้อ 2.12.3 (ร่างข้อ 5 (13))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

.....

20) กรณีนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (Remote pilot licence)

สำหรับเครื่องบิน นาวาอากาศ เครื่องร่อน อากาศยานปีกหมุน อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และบอลลูน

กำหนดมาตรฐานเพิ่มเติม โดยต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์ ต้องได้รับใบสำคัญแพทย์ชั้นหนึ่งหรือชั้นสาม โดยมีความรู้และความชำนาญตาม ตาม Annex 1 Amendment 175 ข้อ 2.13.1 General requirements for the issue of the remote pilot licence (ร่างข้อ 5 (14))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

21) กรณีศักรูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS instructor rating)

กำหนดมาตรฐานในเรื่องความรู้และความชำนาญเพิ่มเติมตาม Annex 1 Amendment 175 ข้อ 2.14 RPAS instructor rating (ร่างข้อ 5 (15))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

22) ทัศนศึกษาพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ (Student air traffic controller)

กำหนดมาตรฐานในเรื่องความชำนาญเพิ่มเติม โดยกำหนดให้ต้องมีความชำนาญ โดยสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง เพื่อให้เป็นไปตาม TCAR1 Part ATCO ข้อ ATCO.B.001 Student air traffic controller licence (ร่างข้อ 5 (16) (ค))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

23) ทัศนศึกษาพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air traffic controller)

ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญ โดยต้องแสดงให้เห็นถึงสมรรถนะ (Competence) ในการควบคุมการจราจรทางอากาศจริงภายใต้การอำนวยการของครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ (OJTI) เป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามเดือน เป็นไปตาม TCAR Part ATCO ATCO.B.005 Air traffic controller licence (ร่างข้อ 5 (17) (ง))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

24) กรณีศึกษาควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air traffic controller rating)

24.1) แบ่งประเภทศึกษาควบคุมการจราจรทางอากาศใหม่ตาม TCAR Part ATCO ATCO.B.010 Air traffic controller ratings (ร่างข้อ 5 (18) ก)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

24.2) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญ โดยต้องแสดงให้เห็นถึงสมรรถนะ (Competence) ตามศึกษาควบคุมการจราจรทางอากาศในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การอำนวยการของครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (OJT) เพื่อให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 4.4.1.3.1 และ 4.5.2.2.1 (ร่างข้อ 5 (18) ข)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

24.3) กำหนดให้ผู้ขอต้องทำการยื่นคำขอสำหรับศึกษาควบคุมการจราจรทางอากาศภายในระยะเวลา 6 เดือนนับจากวันที่มีความชำนาญครบถ้วน เพื่อให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 4.5.2.2.2 (ร่างข้อ 5 (18) ค) วรรคสอง)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

25) กรณีพนักงานอำนวยการบิน (Flight operations officer/flight dispatcher)

25.1) กำหนดมาตรฐานในเรื่องความรู้เพิ่มเติมในเรื่องสมรรถนะขณะบินขึ้น รวมถึงความยาวทางวิ่ง การไต่ระดับสิ่งกีดขวาง และข้อจำกัด สมรรถนะการบินระดับ รวมถึงความสูงขั้นต่ำ การสูญเสียความดันอากาศภายในเครื่อง การสูญเสียเครื่องยนต์ การกางล้อ การวางแผนในเหตุการณ์ต่าง ๆ และสมรรถนะการลงจอด รวมถึง การไต่ระดับเข้าสู่สนามบิน สิ่งกีดขวาง และข้อจำกัด และกำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติในเรื่องการใช้อุปกรณ์มาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติการบิน (Standard operating procedures) เพื่อให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 4.6.1.2 Knowledge (ร่างข้อ 5 (19) (ข))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

25.2) ปรับมาตรฐานในเรื่องความชำนาญในเรื่องการเป็นเจ้าหน้าที่อุตุนิยมนิเทศซึ่งปฏิบัติงานในองค์กรซึ่งทำหน้าที่จัดเตรียมการควบคุมปฏิบัติการบิน และกำหนดให้ต้องสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรแบบสมรรถนะ (Competency - base approved training) ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินผู้ดำเนินการรับรอง เพื่อให้เป็นไปตาม Amendment 176 ข้อ 4.6.1.3.1 (ร่างข้อ 5 (19) (ค) 1))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....
.....

26) หลักการการนับเวลาบิน

กำหนดหลักการการนับเวลาบินตามที่กำหนดในเรื่องความชำนาญ (Crediting of flight time) ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 89 ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ไว้ตามเดิม (ร่างข้อ 6)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

27) การกำหนดฐานอำนาจให้ ผอ.กพท. มีอำนาจออกข้อกำหนด

กำหนดฐานอำนาจให้ ผอ.กพท. มีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้ รวมถึงการทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีและการทดสอบภาคปฏิบัติของผู้ประจำหน้าที่ (ร่างข้อ 7)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

28) กำหนดบทเฉพาะกาล ดังนี้

28.1) ให้บรรดาข้อกำหนด ประกาศ และระเบียบ ตลอดจนคำสั่งของผู้อำนวยการที่ออกตามความในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๙ ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมีข้อกำหนด ประกาศ และระเบียบ หรือคำสั่งในเรื่องนั้น ๆ ออกมาใช้บังคับ (ร่างข้อ 8)

28.2) กำหนดบทเฉพาะกาลให้บรรดาผู้ที่ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบิน หรือพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือพนักงานอำนวยการบิน อยู่ก่อนวันที่ใช้ข้อบังคับนี้ หรือผู้ที่สำเร็จการศึกษาหรือฝึกอบรมตามหลักสูตรด้านการบินของนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือพนักงานอำนวยการบินที่ได้รับการรับรองอยู่ก่อนวันที่ใช้ข้อบังคับนี้ หรือผู้ที่กำลังศึกษาหรือฝึกอบรม

ในหลักสูตรด้านการบินของนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือพนักงานอำนวยความสะดวกการบินที่ได้รับการรับรองอยู่ก่อนวันใช้ข้อบังคับนี้และได้สำเร็จการศึกษาฝึกอบรมตามหลักสูตรดังกล่าว ให้ถือว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติในเรื่องความชำนาญตามข้อบังคับฉบับนี้ (ร่างข้อ 9)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

ความคิดเห็นอื่น

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ลงชื่อ.....

ชื่อ-สกุล.....

หน่วยงาน/องค์กร/บริษัทฯ.....