

ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดของข้อบังคับของ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบินและร่างข้อบังคับของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|---|
| <p>อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน จึงออกข้อบังคับตามภาคผนวก ๑ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ เกี่ยวกับสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบินไว้ ดังต่อไปนี้</p> | <p>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</p> <p>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</p> | <p>ปรับปรุงฐานอำนาจในการออกข้อบังคับฯ ให้ตรงตามกฎหมายปัจจุบัน</p> |
| | <p>ข้อ ๑ ข้อบังคับฉบับนี้ เรียกว่า “ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ..ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน”</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|--|
| ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป | ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป | กำหนดวันบังคับใช้ |
| ข้อ ๑ ให้ยกเลิก (๑) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๕ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ประกาศ ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๐ (๒) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๙๐ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ | ข้อ ๓ ให้ยกเลิกข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ | ยกเลิกกฎหมายฉบับเดิม |
| ข้อ ๓ ในข้อบังคับนี้ “ศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า ผู้ที่จบการศึกษาตามหลักสูตรการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง ซึ่งยังไม่ได้รับใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ แต่ได้ฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ภายใต้การอำนวยความสะดวกของผู้มีศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม ณ หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน เขตประชิดสนามบิน หรือในพื้นที่ควบคุม | ข้อ ๔ ในข้อบังคับนี้ “ศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า ผู้ที่จบการศึกษาตามหลักสูตรการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง ซึ่งยังไม่ได้รับใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ แต่ได้ฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ภายใต้การอำนวยความสะดวกของผู้มีศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม ณ หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน เขตประชิดสนามบิน หรือในพื้นที่ควบคุม “เครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs))” หมายความว่า เครื่องร่อนที่ปฏิบัติการบินโดยการขับเคลื่อนด้วย | -เพิ่มคำจำกัดความคำว่า “เครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|---|---|---|
| <p>“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> | <p>แรงของเครื่องยนต์ขณะทำการวิ่งขึ้น (taking off) และบินไต่ระดับ (climbing) ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการบิน โดยที่ฐานติดตั้งเครื่องยนต์ไม่สามารถพับเก็บเข้า (mounted, non-retractable engine) ภายในลำตัวได้ รวมทั้งไม่สามารถพับเก็บใบพัด (non-retractable propeller) ได้</p> <p>“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> | <p>(Touring Motor Gliders (TMGs))” ซึ่งระบุเพิ่มเติมในข้อบังคับฯ</p> <p>- เพิ่มคำจำกัดความคำว่า “สำนักงาน” ซึ่งได้ระบุเพิ่มเติมไว้ในข้อบังคับ</p> |
| <p>ข้อ ๔ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน มีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินหรือได้รับมอบอำนาจจากครูการบินหรือได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบอนุญาตนักบินให้ทำการบินเพื่อออกใบอนุญาต</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งข่าวอุบัติเหตุและข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | <p>ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการ ดังนี้</p> <p>(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้</p> <p>(ก) ทำการบินคู่กับครูการบิน (Dual and Student Pilot-in-Command) หรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน (Solo) หรือได้รับอนุญาตจากครูการบิน หรือทำการบินเพื่อทดสอบภาคอากาศโดยผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินเพื่อออกใบอนุญาตหรือศักยภาพการบิน</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | <p>- แก้ไขปรับปรุงสิทธิทำการโดยอ้างอิงตาม EASA, FCL.085 Privileges and Conditions</p> <p>- ปรับข้อความให้สอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|---|---|---|
| <p>(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคล เฮลิคอปเตอร์ นักบินส่วนบุคคลอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ (Airship) มีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือนักบินผู้ช่วย โดยไม่มีค่าตอบแทนในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง หรือนาวาอากาศ (Airship) ที่ไม่ได้บินเพื่อบำเหน็จเป็นทางการ (Non-Revenue Flight)</p> <p>(ข) ทำการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และรับรองการตรวจซ่อมเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง หรือนาวาอากาศ (Airship) ของตน หรือที่ตนทำการบิน ซึ่งมีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นตามที่ระบุไว้ในคู่มือการบินไม่เกิน ๕,๗๐๐ กิโลกรัม ตามรายการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาข่าวสารคำแนะนำ และคู่มือที่ปวง ที่เป็นปัจจุบัน เกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง หรือนาวาอากาศ (Airship) นั้น</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยาน เพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งข่าวอุบัติเหตุและข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | <p>(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคล เฮลิคอปเตอร์ และนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ มีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือนักบินผู้ช่วย โดยไม่มีค่าตอบแทน ในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) ที่ไม่ได้บินเพื่อบำเหน็จทางการค้า (Non-Revenue Flight)</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศัทยครูการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาต หรือศัทยการบินสำหรับใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบา หรือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยาน เพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการ ของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> <p>ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบินและนักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน</p> | <p>- ยกเลิก “นักบินส่วนบุคคล อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง” ออกในทุกที่ของข้อบังคับ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๒๔</p> <p>- เพิ่มสิทธิทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยอ้างอิงตาม FCL.205.A PPL(A) Privileges, FCL.205.H PPL(H) Privileges และ FCL.205.As PPL(As) Privileges</p> <p>- ยกเลิกสิทธิการซ่อมบำรุงอากาศยานของใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลออก โดยอ้างอิงตาม FCL.205.A PPL(A) นักบินไม่มีสิทธิซ่อมบำรุงอากาศยานของตนเอง</p> <p>- เพิ่มสิทธิทำการให้รวมไปถึงผู้ถือใบอนุญาตนักบิน</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง</p> |
|--|--|---|
| | <p>เครื่องบินเบาหรือนักบินเฮลิคอปเตอร์เบาตาม (๑๒) ตามประเภท อากาศยานที่ต้นถือใบอนุญาต</p> | <p>เครื่องบินเบาหรือนักบิน เฮลิคอปเตอร์เบา โดย อ้างอิงตาม FCL.405.A MPL Privileges</p> |
| <p>(๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน (Multi-crew pilot license) มีสิทธิตาม (๒) และมีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินใน เครื่องบิน ซึ่งผู้อำนวยความสะดวกกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนใน การปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบินซึ่งผู้อำนวยความสะดวก กำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน (Aeroplane required to be operated with a co-pilot)</p> <p>(ค) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินในเครื่องบินแบบที่ผู้อำนวยความสะดวกรับรองให้ใช้นักบินเพียง หนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบิน ดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้องมีขีด ความสามารถในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเครื่องบิน แบบที่ผู้อำนวยความสะดวกรับรองให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน มาก่อน</p> | <p>(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน มีสิทธิตาม (๒) ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วย เครื่องบินจะต้องมีความชำนาญของผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วน บุคคล และมีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินใน เครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่ง คนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรอง แบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน (Aeroplane required to be operated with a co-pilot)</p> <p>(ค) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินใน เครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการ ปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือ ใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้องมีขีดความสามารถในการ บินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเครื่องบินซึ่งตามใบรับรอง แบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน โดยจะต้อง สำเร็จหลักสูตรเครื่องวัดประกอบการบินในฐานะผู้ควบคุม อากาศยาน ที่ผู้อำนวยความสะดวกรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยความสะดวก และผ่านการทดสอบภาคอากาศในการบินด้วยเครื่องวัด</p> | <p>- ปรับผู้ถือใบอนุญาตนักบิน ผู้ช่วยเครื่องบินเป็น (๓) ให้ สอดคล้องกับลำดับใน ข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔ - เพิ่มเติมว่าสิทธิทำการของ นักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะ ใช้ได้เมื่อมีความชำนาญของ ผู้ถือใบอนุญาตนักบิน ส่วนบุคคล โดยอ้างอิงตาม FCL.405.A MPL - ปรับข้อความเป็นการ อ้างอิงตามใบรับรองแทน การให้ผู้อำนวยความสะดวก - เพิ่มหลักเกณฑ์ในการใช้ สิทธิทำการตามกฎหมายการบิน ด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินจะต้องสำเร็จ หลักสูตรเครื่องวัด ประกอบการบินตามที่</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง</p> |
|---|--|---|
| <p>(ง) ทำการบินในเครื่องบินที่ขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวกให้ใช้นักบินเพียงหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าวผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้อง</p> <p>๑) ทำการบินกับเครื่องบินไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมงบิน โดยเป็นการทำการบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินทั้งหมด หรือเป็นการทำการบินไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบิน และมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมในฐานะนักบินควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก</p> <p>๒) ทำการบินเดินทางในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการบินไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินและมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมอีก ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก ซึ่งการเดินทางครั้งหนึ่งต้องมีระยะทางอย่างน้อย ๕๔๐ กิโลเมตร (๓๐๐NM) โดยทำการบินลงจอด ณ สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองสนามบิน</p> | <p>ประกอบการบินเครื่องบินที่กำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน</p> <p>(ง) ทำการบินในเครื่องบินที่ขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้ นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้อง</p> <p>๑) ทำการบินกับเครื่องบินไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมงบิน โดยเป็นการทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินทั้งหมด หรือเป็นการทำการบินไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบิน และมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก</p> <p>๒) ชั่วโมงบินตามข้อ ๑) จะต้องเป็นการทำการบินเดินทางด้วยกฎการบินแบบทัศนวิสัย (VFR) ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการบินเดินทางไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินและมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมอีก ๑๐ ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบิน ภายใต้การอำนวยความสะดวก ซึ่งการเดินทางครั้งหนึ่งต้องมีระยะทางอย่างน้อย ๕๔๐ กิโลเมตร (๓๐๐ NM) และต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น</p> <p>๓) ต้องมีศัลยกรรมการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่ และต้องมีชั่วโมงบินคู่กับครูการบินในการทำการบินแบบทัศนวิสัยอย่างน้อย ๑๕ ชั่วโมงบิน (dual visual flight</p> | <p>กำหนดไว้ โดยอ้างอิงตาม FCL.405.A MPL</p> <p>- เพิ่มหลักเกณฑ์ในการทำการบินเดินทาง โดยอ้างอิงตาม FCL.405.A MPL</p> <p>- เพิ่มหลักเกณฑ์ตาม ๓) และ ๔) ว่าต้องมีศัลยกรรมการบินที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|--|
| | instruction) และทำการบินไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมงบินกับเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้สามารถขนส่งผู้โดยสารและนักบินได้อย่างน้อย ๔ คนขึ้นไป โดยเครื่องบินจะต้องมีลักษณะใบพัดสามารถปรับมุมปะทะกับอากาศได้ (Variable pitch propeller) และฐานล้อสามารถพับเก็บได้ (Retractable landing gear) ๔) ผ่านการทดสอบภาคอากาศตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก | และต้องมีชั่วโมงบินคู่กับครูการบินในการทำการบินแบบทัศนวิสัยและผ่านการทดสอบภาคอากาศ โดยอ้างอิงตาม FCL.325.A CPL (A) Specific conditions for MPL holders ประกอบ Appendix 3 E.CPL modular course – Aeroplanes |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง</p> |
|---|---|--|
| <p>(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรี เฮลิคอปเตอร์ นักบินพาณิชย์ตรีอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และ นักบินพาณิชย์ตรีนาวาอากาศ มีสิทธิตาม (๒) และมีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ อากาศยานขึ้นลงทางดิ่งหรือนาวาอากาศ (Airship) ที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transportation)</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง หรือนาวาอากาศ (Airship) ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transportation) ซึ่งได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวกให้ใช้นักบินเพียงหนึ่งคนใน การปฏิบัติการบิน</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ อากาศยานขึ้นลงทางดิ่งหรือนาวาอากาศ (Airship) ที่บินขนส่งทาง อากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transportation) ซึ่งผู้อำนวยความสะดวกให้มีนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน</p> | <p>(๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ ตรีเฮลิคอปเตอร์ และนักบินพาณิชย์ตรีนาวาอากาศ มีสิทธิตาม (๒) และมีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือนักบินผู้ช่วย ในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) ที่ไม่ได้บิน ขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport)</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการ พาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบ กำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือ นาวาอากาศ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยใน การปฏิบัติการบิน</p> | <p>- ปรับผู้ถือใบอนุญาตนักบิน นักบินพาณิชย์ตรีเป็น (๔) ให้สอดคล้องกับลำดับใน ข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔ - กำหนดให้มีสิทธิทำการ เป็นนักบินผู้ช่วยในการ ปฏิบัติการบินได้ - แก้ไขจากที่ให้ผู้อำนวยกา รับรองเป็นการถือตาม ใบรับรองแบบของ อากาศยาน ว่าต้อง กำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคน ในการปฏิบัติการบิน</p> |
| <p>(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน นักบินพาณิชย์เอก เฮลิคอปเตอร์ และนักบินพาณิชย์เอกอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง มี สิทธิตาม (๓) และมีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สำหรับอากาศยานประเภทนั้น ๆ</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในอากาศยาน ประเภทนั้น ๆ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial</p> | <p>(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน และนักบิน พาณิชย์เอกเฮลิคอปเตอร์ มีสิทธิตาม (๔) และมีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานตามประเภท อากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการ</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|---|---|---|
| <p>Air Transportation) ซึ่งผู้อำนวยความสะดวกกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-crew operations)</p> <p>ถ้าผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินเคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน (Multi-crew pilot license) โดยไม่เคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินมาก่อน สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนี้จะถูกจำกัดเฉพาะการบินกับเครื่องบินที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-crew operations) เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนี้ได้เคยทำการบินตาม ข้อ (๕) (ค) และข้อ (๕) (ง) มาก่อน ทั้งนี้ การจำกัดสิทธิดังกล่าวจะต้องถูกบันทึกไว้ในใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน</p> | <p>พาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)</p> <p>ถ้าผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินเคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน โดยไม่เคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินมาก่อน สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นจะถูกจำกัดเฉพาะการบินกับเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations) เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นได้เคยทำการบินตาม (๓) (ข) และ (ค) มาก่อน ทั้งนี้ การจำกัดสิทธิดังกล่าวจะต้องถูกบันทึกไว้ในใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน</p> | |
| <p>ข้อ ๑๐ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินได้ เมื่อได้รับการบันทึกศักยภาพการบิน (Rating) เช่นว่านั้นในใบอนุญาต ทั้งนี้ ให้ถือว่าใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินแสดงศักยภาพการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินแล้ว</p> <p>สิทธิทำการตามวรรคหนึ่ง จะใช้ได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ ล่าสุดภายใน ๑๘๐ วัน ในการทำการบินในอากาศจริง หรือการบินในเครื่องฝึกบินจำลองที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวกแล้ว ตามกฎการบินด้วยเครื่องวัด</p> | <p>(๖) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยภาพการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating) สำหรับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และนาวาอากาศ มีสิทธิทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีสิทธิทำการบินกับอากาศยานภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) รวมถึงการปฏิบัติการบินด้วยวิธีการแบบ Performance-Based Navigation; PBN โดยมีระยะในการตัดสินใจบินลงไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ ฟุต (๖๐ เมตร) เหนือพื้นดิน หากพื้นดินจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> | <p>- ปรับลำดับมาจากข้อ ๑๐ เดิม ให้สอดคล้องกับลำดับของประเภทใบอนุญาตในข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> <p>- แก้ไขรายละเอียดการใช้สิทธิทำการบินของผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่ได้รับการบันทึกศักยภาพการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง</p> |
|---|---|--|
| <p>ประกอบการบินไม่น้อยกว่า ๓ ชั่วโมง โดยจะต้องทำการบินเข้าสู่สนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไม่น้อยกว่า ๓ เทียว</p> <p>ในกรณีที่ผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดตามความในวรรคสอง ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับใช้สิทธิ ตามใบอนุญาตได้เมื่อทำการบินคู่กับครูการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในวรรคสองแล้ว</p> | <p>ทั้งนี้ สิทธิทำการดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อมีการบันทึกศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่โดยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>ในกรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) กับเฮลิคอปเตอร์แบบที่ใช้ นักบินหลายคน จะต้องมีชั่วโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมง โดยสามารถใช้เวลาบินภาคพื้นด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument ground time) มากำหนดได้ไม่เกิน ๓๐ ชั่วโมงบิน</p> | <p>Navigation; PBN และให้สามารถใช้สิทธิทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดฯ ได้ภายในอายุของศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยอ้างอิงตาม FCL.605 IR Privileges</p> <p>- เพิ่มเติมเรื่องการใช้สิทธิทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) ของนักบินเฮลิคอปเตอร์ให้เป็นไปตาม FCL.605 IR Privileges</p> |
| <p>ข้อ ๑๒ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินซึ่งมีศกยครูการบินมีสิทธิทำการกับอากาศยานประเภทและศกยที่ตนมีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศกยการบิน</p> <p>(๒) ทำการสอนภาคอากาศเพื่อออกใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล นักบินพาณิชย์ตรี ศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ศกยการบินด้วยเครื่องบินหลายเครื่องยนต์ หรือศกยครูการบิน หรือ</p> <p>(๓) สาธิตวิธีปฏิบัติการบินให้แก่บุคคลผู้ไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำ</p> | <p>(๗) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยครูการบิน ๗ ประเภท ได้แก่</p> <p>(ก) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight instructor - FI)</p> <p>(ข) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ สำหรับศกยทำการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI)</p> <p>(ค) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศกยทำการชั้น (Class Rating Instructor - CRI)</p> | <p>- ปรับลำดับมาจากข้อ ๑๒ และข้อ ๑๓ เดิม เพื่อให้สอดคล้องกับลำดับของประเภทใบอนุญาตและศกยการบินที่กำหนดในข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> <p>- แก้ไขศกยครูการบินโดยแบ่งศกยครูการบินออกเป็น ๗ ประเภท และเพิ่มสิทธิ</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|--|
| <p>หน้าที่เพื่อหาความรู้ การกีฬา และบันเทิง โดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการฝึกบิน</p> <p>สิทธิทำการตามวรรคหนึ่งจะใช้ได้ต่อเมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุด ภายใน ๑๒ เดือน ในการทำการสอนภาคอากาศในอากาศยานจริงไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง ในรอบ ๑๒ เดือน ที่ผ่านมา โดยต้องทำการบินขึ้นลงไม่น้อยกว่า ๒ เที่ยวบิน หรือทำการบินในเครื่องช่วยฝึกบินจำลองที่ผู้อำนวยการรับรองไม่น้อยกว่า ๓ ชั่วโมง</p> <p>ในกรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินซึ่งมีศัลยกรรมการบินขาดประสบการณ์ล่าสุดตามที่กำหนดในวรรคสอง ผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับใช้สิทธิตามวรรคหนึ่งได้เมื่อได้ทำการฝึกอบรมในหลักสูตร Requalification/ Refresher training ที่ผู้อำนวยการรับรอง และได้ผ่านการประเมินการสอนภาคอากาศโดยการทำการบินจริง หรือในเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง</p> <p>ข้อ ๑๓ ผู้ถือใบอนุญาตนักบิน ที่ได้รับการรับรองจากพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป็นครูฝึกเฉพาะแบบอากาศยานใด มีสิทธิทำการเป็นครูผู้ฝึกให้แก่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่ประสงค์จะเพิ่มศัลยกรรมเฉพาะแบบอากาศยานนั้น</p> | <p>(ง) ศัลยกรรมฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศัลยกรรมการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI)</p> <p>(จ) ศัลยกรรมฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติการบินในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉินกับเครื่องช่วยฝึกบินตามแบบที่จะทำการสอน (Synthetic Flight Instructor - SFI)</p> <p>(ฉ) ศัลยกรรมฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนการปฏิบัติการบินร่วมกันในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉิน (Multi - crew cooperation Instructor - MCCI)</p> <p>(ช) ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติ การบิน ในสภาวะปกติ ผิดปกติ และในกรณีฉุกเฉินกับเครื่องช่วยฝึกวิธีการบินตามแบบที่จะทำการสอน (Synthetic Training Instructor - STI)</p> <p>ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศัลยกรรมฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานตาม (ก) – (ช) มีสิทธิทำการสอนภาคอากาศกับอากาศยาน หรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลองตามประเภทและศัลยกรรมการบิน ตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตหรือใบรับรอง ดังนี้</p> <p>(ก) สิทธิทำการทั่วไป ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none">๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน ศัลยกรรมการบิน หรือ๒) ทำการสอนภาคอากาศเพื่อออกหรือต่ออายุใบอนุญาตหรือศัลยกรรมการบินสำหรับนักบินส่วนบุคคล นักบินผู้ช่วย | <p>ทำการศัลยกรรมการบิน โดยอ้างอิงตาม SUBPART J - INSTRUCTORS</p> <p>- กำหนดสิทธิทำการของศัลยกรรมการบินโดยแบ่งเป็นสิทธิทำการทั่วไป และสิทธิทำการเฉพาะแต่ละประเภท โดยจะไปกำหนด</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง</p> |
|---|---|--|
| | <p>เครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรี นักบินเครื่องร่อน นักบินบัลลูน นักบิน อากาศยานเบา ศักยภาพบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ศักย ครูการบิน ศักยภาพบินตามชั้น (Class Rating) ศักยภาพทำการบินกับ อากาศยานเฉพาะแบบอากาศยาน และศักยภาพบินเพิ่มเติม หรือ</p> <p>๓) สาธิตวิธีปฏิบัติการบินให้แก่บุคคลผู้ไม่มีใบอนุญาตผู้ ประจำหน้าที่เพื่อหาความรู้ การกีฬา และบันเทิง โดยไม่มี วัตถุประสงค์ในการฝึกบิน หรือ</p> <p>๔) ทำการสอนภาคอากาศสำหรับหลักสูตรการทำการบิน ร่วมกัน (Multi - crew cooperation (MCC))</p> <p>(ข) สิทธิทำการเฉพาะศักยภาพครูการบินแต่ละประเภท ตลอดจน เงื่อนไขในการใช้สิทธิทำการ ข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการและ เงื่อนไขการปลดข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการ ให้เป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักยภาพครูการบินจะทำหน้าที่เป็นครูฝึก ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศและใช้สิทธิทำการตามวรรคสอง (ก) และ (ข) ได้ เมื่อได้รับใบรับรองครูการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน ข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก แต่สำหรับศักยภาพครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ใน อากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight instructor - FI) ศักยภาพครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศ สำหรับศักยภาพทำการบินเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI) ศักยภาพครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาค อากาศสำหรับศักยภาพทำการบินชั้น (Class Rating Instructor - CRI) ศักยภาพ ครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศนักบินที่ทำการสอนภาคอากาศ</p> | <p>หลักเกณฑ์เงื่อนไขในการใช้ สิทธิทำการและการจำกัด สิทธิ และการปลดข้อจำกัด สิทธิทำการของศักยภาพ ครูการบินแต่ละประเภท</p> <p>- กำหนดศักยภาพครูการบินที่ ต้องได้รับใบรับรองและการ บันทึกศักยภาพครูการบิน โดยศักยภาพครูการบินทั้ง ๗ ประเภทจะต้องได้รับ ใบรับรองครูการบิน แต่มี ๔ ประเภทจะต้องได้รับการ บันทึกศักยภาพในใบอนุญาตด้วย และกำหนดให้ผู้ถือ ใบอนุญาตนักบินที่มีศักยภาพ</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง</p> |
|---|--|---|
| | <p>สำหรับศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI) นอกจากได้รับใบรับรองศกยการบินแล้วจะต้องมีการบันทึกศกยนั้นในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่</p> <p>ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยศกยการบินต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรองเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นรายกรณี</p> | <p>การบินต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรองเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นรายกรณี</p> |
| | <p>(๘) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินเครื่องบินเครื่องยนต์เดี่ยวหรือหลายเครื่องยนต์ (Single/Multi Engine Rating) และศกยการบินอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating) มีสิทธิทำการบินกับเครื่องบินเครื่องยนต์เดี่ยวหรือหลายเครื่องยนต์และกับอากาศยานเฉพาะแบบได้เมื่อมีการบันทึกศกยนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่</p> | <p>- เพิ่มเติมให้ครบถ้วนสอดคล้องกับลำดับของประเภทใบอนุญาตและศกยการบินที่กำหนดในข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> |
| | <p>(๙) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินเพิ่มเติม (Additional Rating) ๓ ประเภท ได้แก่</p> <p>(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินผาดแผลง (Aerobatic ratings) มีสิทธิทำการบินผาดแผลงได้เฉพาะกับอากาศยานประเภทเดียวกับอากาศยานที่ตนฝึกบินตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษา ซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรองได้เมื่อมีการบันทึกศกยนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่</p> <p>(ข) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินลากเครื่องร่อนและลากป้าย (The Glider and Banner Towing Ratings) มีสิทธิทำการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากป้ายได้เฉพาะการทำการบินตาม</p> | <p>- เพิ่มเติมให้ครบถ้วนสอดคล้องกับลำดับของประเภทใบอนุญาตและศกยการบินที่กำหนดในข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> <p>- แก้ไขเพิ่มเติมโดยเพิ่มสิทธิทำการศกยการบินเพิ่มเติม (Additional Rating) ได้แก่ ศกยการบินผาดแผลง (Aerobatic rating) ศกยการบินลากเครื่องร่อนและลาก</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง</p> |
|--|--|--|
| | <p>วิธีการลากปายที่ตนได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษาซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง เมื่อมีการบันทึกศกยนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่</p> <p>ทั้งนี้ สิทธิการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากปายจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน โดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากปายไม่น้อยกว่า ๕ เที่ยวบิน ในกรณีนี้ผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าวจะกลับมาใช้สิทธิได้เมื่อได้ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของครูการบินโดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากปายเพิ่มเติมให้ครบ ๕ เที่ยวบิน</p> <p>(ค) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินกลางคืน (Night Rating) เฉพาะสำหรับนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ นักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ นักบินบัลลูน นักบินเครื่องบินเบา และนักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำการบินในเวลากลางคืนด้วยกฎการบินแบบทัศนวิสัยได้ก็ต่อเมื่อมีการบันทึกศกยนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่</p> | <p>ปาย (The glider and banner towing ratings) และศกยการบินกลางคืน (Night Rating) ให้เป็นไปตาม FCL SUBPART I - ADDITIONAL RATINGS</p> |
| <p>(๖) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อน มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนที่ตนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติในวิธีการปล่อยเครื่องร่อนนั้น และถ้ามีการบรรทุกคนโดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องมีประสบการณ์ในการทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนนั้นมาแล้ว ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง</p> | <p>(๑๐) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อน มีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนที่ตนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติในวิธีการปล่อยเครื่องร่อนนั้น และถ้ามีการบรรทุกผู้โดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องมีประสบการณ์ในการทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนนั้นมาแล้ว ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน</p> | |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง</p> |
|---|---|--|
| | <p>เมื่อได้รับศรัทธาครูการบินหรือไปรับรองครูการบินหรือไปรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องร้อนและเครื่องร้อนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตนักบินเครื่องร้อนและเครื่องร้อนเบา</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | <p>- เพิ่มสิทธิทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยอ้างอิงตาม FCL.๒๐๕.S GPL Privileges and conditions และการทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุ</p> |
| <p>(๗) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนพลอย มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ในบัลลูนพลอยที่ตนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติในประเภทบัลลูนที่ใช้อากาศร้อนหรือแก๊ส แล้วแต่กรณี แต่จะทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูนที่บินเพื่อการพาณิชย์ได้ เมื่อได้รับการบันทึกสิทธิเช่นนั้นในใบอนุญาต</p> | <p>(๑๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน มีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูน โดยไม่มีค่าตอบแทนในเที่ยวบินที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport)</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูนโดยมีค่าตอบแทน เพื่อขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารในเที่ยวบินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) โดยจะต้อง</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) มีอายุ ๑๘ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ๒) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นและบินลง จำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐ ครั้ง ๓) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการ ๔) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน | <p>- แก้ไขปรับปรุงสิทธิทำการของนักบินบัลลูน เป็นการบัลลูนโดยไม่มีค่าตอบแทน และมีค่าตอบแทน โดยอ้างอิงตาม FCL.205.B BPL Privileges and conditions</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|---|
| | <p>เมื่อได้รับศักระการบินหรือใบรับรองการการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินโดยมีค่าตอบแทนได้ในบัลลูนและบัลลูนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตตามชั้น (Class) และกลุ่ม (Group) สำหรับใบอนุญาตนักบินบัลลูนและบัลลูนเบา</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | <p>- เพิ่มสิทธิทำการการทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยอ้างอิงตาม FCL.205.B BPL Privileges and conditions และการทำหน้าที่พนักงานวิทยุ</p> |
| | <p>(๑๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา นักบินเฮลิคอปเตอร์เบา นักบินเครื่องร่อนเบา นักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบินเบา เฮลิคอปเตอร์เบา เครื่องร่อนเบา หรือบัลลูนเบา ที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport) มีสิทธิทำการเฉพาะทำการการบินภายในประเทศ ดังนี้</p> <p>(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา มีสิทธิ</p> <p>๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-engine piston aeroplanes-land) หรือเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นน้ำ (single-engine piston aeroplanes-sea) หรือเครื่องร่อนมอเตอร์ตัวจริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน</p> | <p>- เพิ่มเติมสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา นักบินเฮลิคอปเตอร์เบา นักบินเครื่องร่อนเบา นักบินบัลลูนเบา ซึ่งเป็นประเภทใบอนุญาตที่เพิ่มขึ้นใหม่ตามข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔ โดยอ้างอิงตาม Subpart B - Light Aircraft Pilot Licence</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|--------------------------|
| | <p>๒) รับขนส่งผู้โดยสารโดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินหรือเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน</p> <p>๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> <p>(ข) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา มีสิทธิ</p> <p>๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเฮลิคอปเตอร์เครื่องยนต์เดียว (Single - engine helicopters ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน</p> <p>๒) รับขนส่งผู้โดยสาร โดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเฮลิคอปเตอร์เบา ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน</p> <p>๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> <p>(ค) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบา มีสิทธิ</p> <p>๑) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบาที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กิโลกรัม หรือเครื่องร่อน</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|--------------------------|
| | <p>มอเตอร์ทัวริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนด</p> <p>๒) บรรทุกผู้โดยสารโดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบามาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการปล่อย (Launches) จำนวน ๓๐ เทียว</p> <p>๓) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> <p>(ง) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบอลลูนเบา มีสิทธิ</p> <p>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</p> <p>๒) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|---|
| | <p>(๑๓) ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้</p> <p>(ก) ทำการบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS) หรือได้รับอนุญาตจากครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS) หรือทำการบินเพื่อทดสอบภาคอากาศโดยผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินเพื่อออกใบอนุญาตหรือศักระการบิน</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | <p>- เพิ่มเติมสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลให้เป็นไปตาม ICAO Annex 1 ซึ่งเป็นประเภทใบอนุญาตที่เพิ่มขึ้นใหม่ตามข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> |
| | <p>(๑๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล สำหรับเครื่องบิน นาวาอากาศ เครื่องร่อน อากาศยานปีกหมุน อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และบอลลูน มีสิทธิ</p> <p>(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command (PIC)) สำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล และสถานีควบคุมระยะไกล ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินเพียงหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน</p> <p>(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล</p> <p>(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-</p> | <p>- เพิ่มเติมสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลให้เป็นไปตาม ICAO Annex 1 ซึ่งเป็นประเภทใบอนุญาตที่เพิ่มขึ้นใหม่ตามข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|--|
| | <p>Command (PIC)) สำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มึนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน</p> <p>(ง) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command (PIC)) หรือนักบินผู้ช่วยสำหรับระบบอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (Remotely piloted aircraft system (RPAS)) ที่ปฏิบัติการบินภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR)</p> <p>(จ) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน</p> | |
| | <p>(๑๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่มีศัทยครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS Instructor Rating) มีสิทธิทำการกับอากาศยานประเภทและแบบ และสถานีควบคุมระยะไกล ที่ตนมีสิทธิทำการเป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนี้</p> <p>(๑) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล</p> <p>(๒) ดำเนินการฝึกอบรมศิษย์การบินเพื่อการออกใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล</p> | <p>- เพิ่มเติมสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่มีศัทยครูการบิน (RPAS instructor rating) โดยอ้างอิงตาม Amendment 175 ซึ่งเป็นประเภทใบอนุญาตที่เพิ่มขึ้นใหม่ตามข้อบังคับฯ ฉบับที่ ๒๔</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|---|
| <p>ข้อ ๘ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๔ จะใช้ได้กับเฉพาะอากาศยาน ประเภท (Category) ชั้น (Class) และแบบ (Type) ที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่เพื่อประโยชน์ ในการฝึกบิน (Training) บินทดลอง (Testing) หรือการบินในวัตถุประสงค์พิเศษ ซึ่งไม่มีบำเหน็จ เป็นทางค้าและไม่มีการบรรทุกคนโดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการกับอากาศยานชั้น และ/หรือ แบบที่พนักงานเจ้าหน้าที่อนุญาตเป็นหนังสือ</p> <p>สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๔ จะใช้ได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถ และมีประสบการณ์กับอากาศยานนั้นล่าสุดภายใน ๙๐ วัน ในการทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน</p> <p>ในกรณีที่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินขาดประสบการณ์ล่าสุดตามความในวรรคสอง ผู้ถือใบอนุญาต จะกลับไปใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อทำการบินคู่กับครูการบิน หรือบินคู่กับผู้ถือใบอนุญาตที่มีประสบการณ์ล่าสุดตามที่กำหนดในวรรคสองอยู่ โดยจะต้องทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลง ไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน</p> | <p>ข้อ ๖ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๕ จะใช้ได้กับเฉพาะอากาศยานประเภท (Category) ชั้น (Class) และแบบ (Type) ที่ระบุไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่เพื่อประโยชน์ในการฝึกบิน (Training) บินทดลอง (Testing) หรือการบินในวัตถุประสงค์พิเศษ ซึ่งไม่มีบำเหน็จเป็นทางค้าและไม่มีการบรรทุกคนโดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตนักบินมีสิทธิทำการกับอากาศยานตามชั้น (Class) และ/หรือแบบ (Type) ที่ผู้อำนวยความสะดวกอนุญาตเป็นหนังสือ</p> | <p>- ปรับใหม่ให้เหลือแต่เรื่องหลักเกณฑ์ โดยเขียนแยกเรื่องประสบการณ์ล่าสุดไปไว้ในข้อ ๗ เพราะประสบการณ์ล่าสุดจะแบ่งตามประเภทใบอนุญาตฯ</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง</p> |
|---|--|---|
| | <p>ข้อ ๗ สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินตามข้อ ๕ จะใช้ได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุด ดังนี้</p> <p>(๑) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบิน นักบินเฮลิคอปเตอร์ นักบินนาวาอากาศ นักบินเครื่องร่อน</p> <p>(ก) กรณีการทำการบินที่ไม่ใช่การบินเพื่อการพาณิชย์หรือไม่ใช่การบินที่มีการบรรทุกหรือขนส่งผู้โดยสาร จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับอากาศยานนั้นล่าสุดใน ๙๐ วัน ในการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และในกรณีที่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อทำการบินคู่กับครูการบิน หรือบินคู่กับผู้ถือใบอนุญาตที่มีประสบการณ์ล่าสุดตามที่กำหนดไว้อยู่ โดยจะต้องทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>(ข) กรณีการทำการบินเพื่อการขนส่งพาณิชย์ หรือขนส่งผู้โดยสาร จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับอากาศยานนั้นล่าสุด ดังนี้</p> <p>๑) กรณีทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (PIC) หรือนักบินผู้ช่วย (Co-pilot) จะต้องทำการบินขึ้นและบินเข้าสู่สนามบินเพื่อลงจอด ไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน โดยทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (Pilot flying) กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS)</p> | <p>- แก้ไขปรับปรุงเรื่องการรักษาสิทธิทำการโดยแบ่งประเภทเป็นกรณีการทำการบินที่ไม่ใช่การบินเพื่อการพาณิชย์หรือไม่ใช่การบินที่มีการบรรทุกหรือขนส่งผู้โดยสาร และกรณีการบินเพื่อการขนส่งพาณิชย์ หรือขนส่งผู้โดยสาร โดยอ้างอิงตาม FCL.060 Recent experience</p> <p>- เพิ่มหลักการให้สามารถทำการบินกับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงาน เพื่อรักษาสิทธิทำการได้</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง |
|--|---|------------------------------|
| | <p>ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวกตามชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) ที่ระบุในใบอนุญาต</p> <p>๒) กรณีทำการบินกลางคืนในฐานะผู้ควบคุมอากาศยาน (PIC) จะต้องทำการบินขึ้น และบินลงในเวลากลางคืนไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน และทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (Pilot Flying - PF) กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวกตามชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) ที่ระบุในใบอนุญาต เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศัภยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>๓) กรณีทำการบินระดับ (Cruise relief) ในฐานะนักบินผู้ช่วยจะต้องปฏิบัติตาม (ข) ๑) หรือทำการบินระดับไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๙๐ วัน โดยต้องเป็นอากาศยานตามประเภท ชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) เดียวกันหรือทำการบินแบบ Recency and Refresher flying skill ตามที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนดกับเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยความสะดวก ทั้งนี้ สามารถทำการบินในคราวเดียวกันกับการฝึกอบรมหลักสูตรแบบ refresher training ตามข้อกำหนดในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>๔) กรณีนักบินเครื่องบินมีศัภยการบินกับเครื่องบินมากกว่า ๑ แบบ ซึ่งเป็นแบบที่มีระบบการควบคุมและการปฏิบัติที่คล้ายกัน (Similar Handling and Operation Characteristics)</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|--------------------------|
| | <p>จะต้องทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดใน (ข) ๑) หรือดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดใน Operational Suitability Data (OSD) ที่ระบุในใบรับรองแบบอากาศยาน</p> <p>๕) กรณีนักบินเฮลิคอปเตอร์มีศักยภาพการบินกับเฮลิคอปเตอร์ที่ไม่มีความซับซ้อน (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</p> <p>ทั้งนี้ ระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ข) ๑) และ ๒) อาจขยายจาก ๙๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๒๐ วันได้ หากผู้ถือใบอนุญาตทำการบินเพื่อเพิ่มประสบการณ์ในเส้นทางบินภายใต้การกำกับดูแล (Line Flying Under Supervision: LIFUS) กับครูการบินที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ (TRI) หรือผู้ทดสอบภาคอากาศ (TRE)</p> <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินขาดประสบการณ์ล่าสุดตามกำหนดระยะเวลาตาม (ข) ๑) - ๕) แล้ว ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิตามใบอนุญาตได้เมื่อเข้ารับการฝึกอบรมตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน (ข) ๑) และ ๒) กับอากาศยานหรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Full Flight Simulator – FFS) ที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการตามชั้น (Class) หรือแบบอากาศยาน (Type) ที่ระบุ</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|---|
| | <p>ในใบอนุญาต</p> <p>(๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๑๘๐ วัน ดังนี้</p> <p>(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมเที่ยวบิน (Pilot Flying) ไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบินซึ่งจะต้องทำการบินตามชั้น (class) และกลุ่ม (Group) ตามที่ระบุในใบอนุญาตอย่างน้อย ๑ เที่ยวบิน หรือ</p> <p>(ข) ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของครูการบิน ไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน</p> <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้น จะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานนักบินบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) ที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน</p> <p>ทั้งนี้ ภายใน ๒๔ เดือนก่อนทำการบินผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนที่ทำการบินเพื่อการพาณิชย์ (Commercial air Transport) จะต้องผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบิน เพื่อแสดงถึงความสามารถทำการบินในการขนส่งผู้โดยสารในเที่ยวบินเพื่อการพาณิชย์ หรือผ่านการอบรมหลักสูตร Refresher ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง</p> | <p>- แก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการขาดประสบการณ์ล่าสุดและการรักษาสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน โดยอ้างอิงตาม FCL.060 Recent experience</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|---|
| | <p>(๓) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อยังคงความสามารถและมีประสบการณ์กับเครื่องบินหรือเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) นั้น ล่าสุดภายใน ๒ ปี ดังนี้</p> <p>(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน หรือทำการบินคู่กับครูการบิน หรือบินเดี่ยวภายใต้การกำกับดูแลของครูการบิน ไม่น้อยกว่า ๑๒ ชั่วโมง โดยต้องทำการบินขึ้นและบินลงไม่น้อยกว่า ๑๒ เที่ยวบิน และผ่านหลักสูตรการอบรมแบบ Refresher Training ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรองไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน</p> <p>(ข) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงาน</p> <p>(ค) กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบาที่มีศักยภาพบินตามชั้น (Class) ทั้งเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-engine piston, land) และเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นน้ำ (Single-engine piston aeroplanes - Sea) สามารถทำการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน (๓) (ก) กับเครื่องบินแบบใดแบบหนึ่งหรือทั้งสองแบบโดยมีชั่วโมงบินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงและทำการบินขึ้นและบินลงจำนวนไม่น้อยกว่า ๖ เที่ยวบินจากทั้งหมด ๑๒ เที่ยวบินสำหรับแต่ละชั้นของอากาศยาน</p> <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้น จะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับ</p> | <p>- เพิ่มเติมการขาดประสบการณ์ล่าสุดและเรื่องการรักษาสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตเครื่องบินเบา โดยอ้างอิงตาม FCL.140.A LAPL(A)</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|--|
| | <p>เครื่องบินและศัลยกรรมบินที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน</p> <p>(๔) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๑๒ เดือน กับเฮลิคอปเตอร์แบบนั้น ดังนี้</p> <p>(ก) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือทำการบินคู่กับครูการบิน หรือทำการบินเดี่ยวภายใต้การกำกับดูแลของครูการบินไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง ซึ่งรวมถึงการทำการบินขึ้น การบินเข้าสู่สนามบินเพื่อลงจอดจำนวน ๖ เที่ยวบิน และผ่านหลักสูตรการอบรมแบบ Refresher Training ไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน</p> <p>(ข) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) โดยผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงาน</p> <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเฮลิคอปเตอร์และศัลยกรรมบินที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน</p> <p>(๕) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน กับบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) โดยต้องทำการบินใน</p> | <p>- เพิ่มเติมเรื่องการรักษาสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา โดยอ้างอิงตาม FCL.140.H LAPL(H)</p> <p>- เพิ่มเติมเรื่องการรักษาสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนเบา โดยอ้างอิงตาม FCL.140.B LAPL(B) Recency requirements</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|--|
| | <p>ฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง รวมถึงทำการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๑๐ เที่ยวบิน และทำการบินกับครูการบินไม่น้อยกว่า ๑ เที่ยวบิน กรณีที่นักบินมีศกยการบินกับบัลลูนมากกว่าหนึ่งชั้น (Class) หากจะใช้สิทธิทำการกับบัลลูนในชั้นอื่นจะต้องมีประสบการณ์ในการทำการบินกับชั้นนั้น ๆ ไม่น้อยกว่า ๓ ชั่วโมง รวมถึงการทำการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๓ เที่ยวบิน ภายใน ๒๔ เดือนล่าสุด</p> <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับบัลลูนในแต่ละชั้น (Class) ที่เหมาะสม ทั้งนี้ อาจทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลงตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยทำการบินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน</p> <p>(๖) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบา จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อ</p> <p>(ก) คงความสามารถและมีประสบการณ์กับเครื่องร่อนล่าสุดภายใน ๒๔ เดือน โดยต้องทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมงบิน รวมถึงการปล่อยเครื่องร่อนจำนวน ๑๕ เที่ยวบิน และทำการฝึกบินกับครูการบินไม่น้อยกว่า ๒ เที่ยวบิน</p> <p>(ข) การทำการบินกับเครื่องร่อนมอเตอร์ตัวริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) จะใช้สิทธิทำการได้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตยังคงความสามารถและมีประสบการณ์ล่าสุดกับ TMGs นั้นภายใน ๒๔ เดือน โดย</p> | <p>- เพิ่มเติมเรื่องการรักษาสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน เครื่องร่อนเบา โดยอ้างอิงตาม FCL.140.S LAPL(S)</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง</p> |
|---|---|--|
| | <p>ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานไม่น้อยกว่า ๑๒ ชั่วโมงบิน ซึ่งรวมถึงการบินขึ้นและบินลงจำนวน ๑๒ เที่ยวบิน และผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรแบบ Refresher Training ที่ผู้อำนวยการรับรอง กับครูการบินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมงบิน</p> <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบาขาดประสบการณ์ล่าสุดตาม (ก) และ (ข) ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้ต่อเมื่อผ่านการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินของสำนักงานกับเครื่องร่อนหรือ TMGs หรือทำการบินเพิ่มเติมหรือทำการบินขึ้นและบินลง บินคู่กับครูการบินหรือบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบิน</p> | |
| <p>ข้อ ๙ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะทำหน้าที่พนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ - ส่งข่าว เกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งข่าวอุบัติเหตุและข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน เมื่อได้รับการบันทึกศักยภาพการบิน (Rating) เช่นว่านั้นในใบอนุญาต</p> | <p>ข้อ ๘ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะทำหน้าที่พนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าว เกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุอุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน เมื่อได้รับการบันทึกศักยภาพการบิน (Rating) เช่นว่านั้นในใบอนุญาต</p> | <p>- เพิ่มเติมถ้อยคำ “อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน” ให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับกฎระเบียบปัจจุบันที่เกี่ยวข้อง</p> |
| | <p>ข้อ ๙ อายุของศักยภาพการบินตามข้อ ๕ (๖) (๗) (๘) และ (๙) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก</p> | <p>- เพิ่มเติมร่องอายุของศักยภาพการบิน</p> |
| <p>ข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะใช้สิทธิตามใบอนุญาตทำการบินในเวลากลางคืนได้เมื่อได้รับการฝึกบินคู่กับครูการบินในการทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และการ</p> | <p>ข้อ ๑๐ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะใช้สิทธิตามใบอนุญาตทำการบินในเวลากลางคืนได้เมื่อได้รับการฝึกบินคู่กับครูการบินในการทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และ</p> | <p>- เพิ่มเติมเงื่อนไขกรณีการทำการบินกลางคืนที่ไม่มีศักยภาพการบินกลางคืน</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|---|--|--|
| <p>เดินอากาศในเวลากลางคืนไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมง และต้องมีประสบการณ์ล่าสุด ภายใน ๙๐ วัน ในการทำการบินขึ้นในเวลากลางคืนไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และบินลงในเวลากลางคืน ไม่น้อยกว่า ๓ เที่ยวบิน และให้นำความในข้อ ๘ วรรคสาม มาบังคับใช้โดยอนุโลม</p> | <p>ทำการบินกลางคืนไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมง เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่ต้องได้รับการบันทึกศักยภาพการบินกลางคืน (Night Rating) ตามข้อ ๕ (๙) (ค)</p> <p>ภายใต้บังคับของวรรคหนึ่ง กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลจะใช้สิทธิทำการบินกลางคืนได้จะต้องสำเร็จการศึกษาหลักสูตรศักยภาพการบินกลางคืนสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง</p> | <p>และตัดเงื่อนไขกรณีที่ต้องมีประสบการณ์ล่าสุด ภายใน ๙๐ วัน</p> <p>- เพิ่มเติมเงื่อนไขสำหรับผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลจะใช้สิทธิทำการบินกลางคืน</p> |
| <p>ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๑) ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ณ หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน เขตประชิดสนามบิน หรือในพื้นที่ควบคุม ทั้งนี้ สิทธิดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อการฝึกปฏิบัติงานนั้นอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวกและควบคุมดูแลของผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่มีศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศตรงกับประเภทของการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศนั้นฝึกปฏิบัติงาน และต้องเป็นผู้ได้รับใบรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุม การจราจรทางอากาศ (On-the - Job Training Instructor - OJTI) ด้วย ทั้งนี้ การรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> | <p>ข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริง ตามศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศ และศักยภาพอื่น ๆ ตามข้อ ๑๒ ที่ระบุในใบอนุญาต ณ หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน เขตประชิดสนามบิน หรือในพื้นที่ควบคุม ทั้งนี้ สิทธิดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อการฝึกปฏิบัติงานนั้นอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวกและการควบคุม ดูแลของผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่มีศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศตรงกับประเภทของการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศนั้นฝึกปฏิบัติงาน และต้องเป็นผู้ได้รับใบรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (On-The-Job Training Instructor-OJTI) ด้วย ทั้งนี้ การรับรองครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> | <p>- แยกศักยภาพทำการของศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นคนละข้อ</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|---|
| <p>กรณีผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งฝึกปฏิบัติงาน ณ สนามบิน ที่อยู่ในความดูแลของกองทัพบก กองทัพเรือ หรือกองทัพอากาศ ซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ให้บริการ เชิงพาณิชย์ จะต้องปฏิบัติงานภายใต้การควบคุมดูแลของพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ณ หน่วยนั้น ๆ มาแล้วไม่ต่ำกว่า ๕ ปี</p> | <p>ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการที่ได้รับภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่ออกใบอนุญาต หรือขาดการปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันตามสิทธิทำการที่ได้รับเป็นระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี จะสามารถเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงได้ต่อเมื่อผ่านการประเมินตามสมรรถนะจากสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศได้รับการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมเบื้องต้น (Initial training) และผ่านการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นตามผลการประเมินด้านสมรรถนะ</p> | <p>- กำหนดให้ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงตามศัkyควบคุมจราจรทางอากาศ และศัkyอื่น ๆ ตามที่ระบุในใบอนุญาต โดยอ้างอิงตาม ATCO.B.001 Student air traffic controller licence</p> <p>- ยกเลิกการฝึกปฏิบัติงานภายใต้ผู้ถืออนุญาตของส่วนราชการ โดยกำหนดให้ต้องปฏิบัติงานภายใต้ OJT ทุกรณี</p> |
| <p>(๒) ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ ที่ได้รับการบันทึกศัky (Rating) ควบคุมการจราจรทางอากาศในใบอนุญาต มีสิทธิทำการตามศัkyที่ตนมีสิทธิทำหน้าที่เป็นพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ศัkyควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome control rating) มีสิทธิจัดให้มีหรือควบคุมดูแลการ</p> | <p>ข้อ ๑๒ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ มีสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศตามข้อ ๑๑ และมีสิทธิทำการตามศัkyที่ตนมีสิทธิทำหน้าที่เป็นพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศเมื่อมีการบันทึกศัkyควบคุมการจราจรทางอากาศนั้นลงในใบอนุญาต และศัkyนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ ดังนี้</p> | <p>- เปลี่ยนแปลงศัky (Rating) ควบคุมการจราจรทางอากาศโดยอ้างอิงตาม TCAR Part ATCO ATCO.B.010 Air traffic controller ratings โดยแบ่งได้ดังนี้</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|--|
| ให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่ผู้ถือใบอนุญาต ได้รับศักย | <p>(๑) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual (ADV)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่ไม่มีเครื่องวัดประกอบการบินเพื่อทำการบินเข้าสู่สนามบิน (Instrument approach) หรือไม่มีวิธีปฏิบัติในการบินออกจากสนามบิน (Departure procedure)</p> <p>(๒) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่มีเครื่องวัดประกอบการบินในการบินเข้าสู่สนามบิน (Instrument approach) หรือมีวิธีปฏิบัติในการบินออก (Departure procedure) แบ่งออกเป็น</p> <p>(ก) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Air Control Endorsement (AIR) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่บินอยู่ในบริเวณสนามบินและอากาศยานบนทางวิ่ง</p> <p>(ข) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรบริเวณภาคพื้นดิน</p> <p>(ค) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR) มีสิทธิในการควบคุม ดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ทั้งนี้สิทธิทำการดังกล่าวให้รวมถึงสิทธิทำการของศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ AIR Control</p> | <p>๑. ศักยควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual)</p> <p>๒. ศักยควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI) ประกอบด้วย AIR, GMC, TWR, GMS และ RAD</p> <p>๓. ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach Control Procedural Rating)</p> <p>๔. ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance Rating) ประกอบด้วย PAR, SRA และ TLC</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|---|---|--|
| <p>(ข) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach control procedural rating) มีสิทธิจัดให้มีหรือควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมการจราจร ทางอากาศในเขตประชิดสนามบินหนึ่งหรือหลายสนามบินที่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักราชภายในเขต ห้วงอากาศ</p> | <p>Endorsement (AIR) และ Ground Movement Control (GMC)</p> <p>(ง) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Surveillance (GMS) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรภาคพื้นดินที่ติดตั้งระบบ Aerodrome Surface Movement Guidance System ทั้งนี้ ผู้ที่ จะ ข อ บันที่กศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Surveillance (GMS) ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบันที่กศักยควบคุมจราจรทางอากาศแบบ Ground Movement Control (GMC) และ Tower Control (TWR) แล้ว</p> <p>(จ) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมการจราจรทางด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Equipment) ทั้งนี้ ผู้ที่จะใช้สิทธิทำการศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Aerodrome Radar Control (RAD) จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบันที่กศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Air Control Endorsement (AIR) ตาม (ก) และได้รับการบันที่กศักยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบ Tower Control (TWR) ตาม (ค) แล้ว</p> <p>(ฉ) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach Control Procedural Rating (APP)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานที่ทำการบินเข้า (arriving) บินออก (departing) หรืออากาศยานที่บินผ่าน (transiting) โดยไม่ใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance</p> | <p>๕. ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural Rating)</p> <p>๖. ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance Rating)</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|--------------------------|
| <p>(Airspace) หรือส่วนของเขตห้วงอากาศ ภายใต้เขตรับผิดชอบของหน่วยงานบริการควบคุม การจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบิน</p> <p>(ค) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach control surveillance rating) มีสิทธิจัดให้มี และ/หรือ ควบคุมดูแลการให้บริการ ควบคุมการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบิน โดยใช้ระบบติดตามอากาศยานสำหรับบริการ จราจรทางอากาศ (ATS surveillance systems) ที่เกี่ยวข้อง สำหรับสนามบินหนึ่งหรือหลายสนามบิน ที่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักย ภายในเขตห้วงอากาศ (Airspace) หรือส่วนของเขตห้วงอากาศภายใต้ เขตรับผิดชอบของหน่วยงานบริการควบคุมการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบิน และมีสิทธิทำหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ (surveillance radar approach) หากมีความชำนาญเป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่</p> <p>(ง) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะ และทิศทาง (Approach precision radar control rating) มีสิทธิจัดให้มี และ/หรือ ควบคุมดูแล การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อน ระยะ และทิศทาง ณสนามบินที่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักย</p> | <p>equipment) และ</p> <p>(๔) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance Rating (APS)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานที่ทำการบินเข้า (arriving) บินออก (departing) หรืออากาศยานที่บินผ่าน (transiting) โดยใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment) แบ่งออกเป็น</p> <p>(ก) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อนระยะและทิศทาง (Precision Approach Radar (PAR)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินด้วยเรดาร์ซึ่งบอกมุมร่อน ระยะ และทิศทาง ด้วย Precision Approach Radar สำหรับอากาศยานที่อยู่ในระยะแนวร่อนสุดท้าย (Final Approach)</p> <p>(ข) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยานด้วยเรดาร์ (Surveillance Radar Approach (SRA)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Equipment) สำหรับอากาศยานที่อยู่ในระยะแนวร่อนสุดท้าย (Final Approach)</p> <p>(ค) ศักยภาพควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมประชิดสนามบิน (Terminal Control (TCL)) มีสิทธิในการควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยระบบติดตามอากาศยานใดๆ</p> | |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|---|--|---|
| <p>(จ) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area control procedural rating) มีสิทธิจัดให้มีและ/หรือ ควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ภายในพื้นที่ควบคุมหรือส่วนของพื้นที่ควบคุมที่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักย</p> <p>(ฉ) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area control surveillance rating) มีสิทธิจัดให้มี และ/หรือ ควบคุมดูแลการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ สำหรับการบริการจราจรทางอากาศ ในพื้นที่โดยใช้ระบบติดตามอากาศยาน (ATS surveillance systems) ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ควบคุมหรือส่วนของพื้นที่ควบคุมที่ผู้ถือใบอนุญาตได้รับศักย</p> <p>ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศจะใช้สิทธิทำการตามศักยควบคุม การจราจรทางอากาศตามวรรคหนึ่ง (ก) - (ฉ) ไม่ได้ หากไม่มีความคุ้นเคยกับข้อมูลข่าวสารทั้งหมด ที่เกี่ยวข้องและเป็นปัจจุบัน และ/หรือ ได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่เป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๖ เดือน</p> | <p>สำหรับอากาศยานในพื้นที่สนามบิน (Terminal Area) และ/หรือพื้นที่ใกล้เคียง (Adjacent Sector)</p> <p>(๕) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural Rating (ACP)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานในพื้นที่ โดยไม่ใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment)</p> <p>(๖) ศักยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance Rating (ACS)) มีสิทธิทำการในการให้บริการจราจรทางอากาศกับอากาศยานในพื้นที่ โดยใช้ระบบติดตามอากาศยาน (surveillance equipment)</p> <p>ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการของศักยการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ได้รับภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต หรือขาดการปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันตามสิทธิทำการที่ได้รับเป็นระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี จะสามารถเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงได้ต่อเมื่อผ่านการประเมินตามสมรรถนะจากสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศที่ได้รับการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมเบื้องต้น (Initial training) และผ่านการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นตามผลการประเมินด้านสมรรถนะ</p> | <p>- เพิ่มหลักเกณฑ์กรณีผู้ถือใบอนุญาตพนักงานจราจรทางอากาศที่ได้รับการบันทึกศักยควบคุมจราจรทางอากาศที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการตามศักยควบคุมจราจรทางอากาศเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๔ ปี หรือมากกว่า สามารถ</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|--|---|
| | <p>ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศจะใช้สิทธิทำการตามศักระยะควบคุมการจราจรทางอากาศตามวรรคหนึ่ง (๑) - (๖) ไม่ได้ หากไม่มีความคุ้นเคยกับข้อมูลข่าวสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องและเป็นปัจจุบันและได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่เป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๖ เดือน ผู้ถือใบอนุญาตจะกลับมาใช้สิทธิทำการได้เมื่อได้ปฏิบัติหน้าที่ที่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจริงอย่างน้อย ๑๒ ชั่วโมง หรือปฏิบัติหน้าที่กับเครื่องฝึกปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศจำลองที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานอย่างน้อย ๑๘ ชั่วโมง ภายใต้การอำนวยความสะดวกและควบคุมดูแลของครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (On The Job Training Instructor-OJTI)</p> <p>ในการบันทึกศักระยะทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Endorsement) สำหรับผู้ถือใบอนุญาตพนักงานจราจรทางอากาศที่ได้รับการบันทึกศักระยะ (Rating) ควบคุมการจราจรทางอากาศในใบอนุญาตแล้ว แต่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการตามศักระยะควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๔ ปี ติดต่อกันหรือมากกว่า ก่อนจะเข้ารับการฝึกอบรมศักระยะทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Training) เพื่อบันทึกศักระยะทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Endorsement) ได้ จะต้องผ่านการประเมินผลด้านสมรรถนะและเข้ารับการฝึกอบรมเพิ่มเติมที่จำเป็นหลังจากที่ประเมินผลด้านสมรรถนะแล้ว เพื่อให้ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศมีสมรรถนะที่เหมาะสม ทั้งนี้การประเมินผลด้านสมรรถนะก่อนเข้ารับการฝึกอบรมนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการด้วย</p> | <p>เข้ารับการฝึกอบรมตามหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ (Unit Training) โดยอ้างอิงตาม ATCO.B.010 Air traffic controller ratings</p> |

| ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน | เหตุผลในการแก้ไขปรับปรุง |
|--|---|--|
| | ข้อ ๑๓ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจะใช้สิทธิทำการตามศักราชทำการในข้อ ๑๒ ได้เมื่อศักราชนั้นได้รับการบันทึกลงในใบอนุญาตและยังมีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ อายุของศักราชทำการหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Unit Endorsement) ให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด | - เพิ่มเติมเรื่องอายุของศักราชทำการ |
| ข้อ ๖ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน มีสิทธิทำหน้าที่ตามขีดความสามารถและความรับผิดชอบในแต่ละด้าน ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๖ และบทแก้ไขเพิ่มเติม ภาคผนวก ๖ แห่งอนุสัญญา | ข้อ ๑๔ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน มีสิทธิทำหน้าที่ตามขีดความสามารถและความรับผิดชอบในแต่ละด้าน ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ | ปรับข้อความใหม่ เนื่องจากสิทธิทำการของพนักงานอำนวยความสะดวกการบินจะเป็นไปตามข้อบังคับ กพท. ว่าด้วยการปฏิบัติของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ |
| ข้อ ๗ สิทธิทำการตามข้อ ๓ ข้อ ๔ ข้อ ๕ และข้อ ๖ จะใช้ได้เมื่อ (๑) ผู้ถือใบอนุญาตมีใบสำคัญแพทย์ตามที่กำหนดในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในกรณีที่ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ที่กำหนดให้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินประเภทใดจะต้องมีใบสำคัญแพทย์ชั้น ๑ (Class ๑) แต่ผู้นั้นได้รับเพียงใบสำคัญแพทย์ ชั้น ๒ (Class ๒) ให้ผู้ถือใบอนุญาตนั้นมีเพียงสิทธิทำการตามข้อ ๔ (๒) เท่านั้น (๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบิน นักบินเฮลิคอปเตอร์ นักบินอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และ นักบินนาวาอากาศ ที่ทำการ | ข้อ ๑๕ สิทธิทำการตามข้อ ๕ ข้อ ๑๑ และข้อ ๑๒ จะใช้ได้เมื่อ (๑) ผู้ถือใบอนุญาตมีใบสำคัญแพทย์ตามประเภทของใบอนุญาตที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในกรณีที่กำหนดให้ผู้ถือใบอนุญาตนักบินประเภทใดจะต้องมีใบสำคัญแพทย์ชั้น ๑ (Class 1) แต่ผู้นั้นได้รับเพียงใบสำคัญแพทย์ชั้น ๒ (Class 2) ให้ผู้ถือใบอนุญาตนั้นมีเพียงสิทธิทำการตามข้อ ๕ (๒) เท่านั้น (๒) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบินก่อนที่จะทำการบินเดี่ยว (Solo) ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี | - ปรับข้อความให้ชัดเจนว่าใบสำคัญแพทย์ให้เป็นไปตามประเภทของผู้ประจำหน้าที่ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ - เพิ่มประเภทผู้ประจำหน้าที่ให้ผู้ถือใบอนุญาตนักบิน |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง</p> |
|--|---|--|
| <p>บินในเส้นทางระหว่างประเทศ ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงาน ควบคุมการ จราจรทางอากาศ และผู้ถือใบอนุญาตพนักงาน ควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องมีความรู้ภาษาอังกฤษที่ใช้ใน การติดต่อสื่อสารทางการบินเหมาะสมกับหน้าที่ที่จะปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด ซึ่งต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าที่ กำหนดในภาคผนวก ๑ (ฉบับล่าสุด) แห่งอนุสัญญา</p> | <p>และใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกสำหรับเครื่องบินและนักบิน เฮลิคอปเตอร์ นักบินบัลลูน นักบินเครื่องร่อน นักบินศิษย์การบิน อากาศยานที่ควบคุมจากระยะไกล นักบินอากาศยานที่ควบคุมการบิน จากระยะไกล ศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องมีความรู้ภาษาอังกฤษ ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางการบินเหมาะสมกับหน้าที่ที่จะปฏิบัติ ตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด ซึ่งต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่า ที่กำหนดในภาคผนวก ๑ (ฉบับล่าสุด) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการ บินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> | <p>ศิษย์การบินและนักบิน อากาศยานที่ควบคุมการบิน จากระยะไกล ต้องมีความรู้ ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการ ติดต่อสื่อสารทางการบินให้ เป็นไปตาม ICAO Annex 1</p> |
| <p>ข้อ ๑๔ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือนักบิน ผู้ช่วยในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transportation)</p> <p>ข้อ ๑๕ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ ๖๐ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transportation) เว้นแต่เป็น การทำการบินกับนักบินมากกว่าหนึ่งคนให้มีสิทธิทำหน้าที่ได้จน อายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์</p> | <p>ข้อ ๑๖ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เว้นแต่ผู้ถือ ใบอนุญาตนักบินบัลลูนหรือเครื่องร่อน ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็น นักบินกับบัลลูนหรือเครื่องร่อนที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เมื่ออายุครบ ๗๐ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป กรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ ๖๐ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เว้นแต่เป็นการ ทำการบินกับนักบินมากกว่าหนึ่งคนให้มีสิทธิหน้าที่ได้จนอายุ ครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์</p> | <p>- แก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการ จำกัดอายุของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบินบัลลูนหรือ เครื่องร่อนที่มีสิทธิทำหน้าที่ เป็นนักบินกับบัลลูนหรือ เครื่องร่อนที่บินขนส่งทาง อากาศเพื่อการพาณิชย์ โดย อ้างอิงตาม FCL.065 Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more in commercial air transport</p> |

| <p>ข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาต นักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงาน อำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>ร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน</p> | <p>เหตุผลในการแก้ไข ปรับปรุง</p> |
|---|---|---|
| | <p>ข้อ ๑๗ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อกำหนด รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเงื่อนไขและข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำ การของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินและศักยการบินตาม ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ตามข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และศักยควบคุมจราจรทางอากาศตามข้อ ๑๒ และผู้ถือใบอนุญาต พนักงานอำนวยความสะดวกการบินตามข้อ ๑๔ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ ฉบับนี้</p> | <p>- กำหนดฐานอำนาจให้ ผ.กพท. มีอำนาจออก ข้อกำหนดเพื่อกำหนด รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับ สิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตฯ ศักยการบิน ศักยควบคุมการจราจรทาง อากาศ</p> |
| <p>ข้อ ๑๖ บรรดาระเบียบ ประกาศ ตลอดจนคำสั่งของผู้อำนวยความสะดวก ที่ออกตามความในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๕ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงาน ควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน และ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๙๐ ว่าด้วย สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทาง อากาศที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับ ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมี ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามข้อบังคับนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ</p> | <p>ข้อ ๑๘ บรรดาระเบียบ ประกาศ ตลอดจนคำสั่งของผู้อำนวยความสะดวก ที่ออกตามความในข้อบังคับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๗ ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมีระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามข้อบังคับนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ</p> | <p>บทเฉพาะกาลกำหนดให้ กฎหมายลำดับรองที่ออก ตามข้อบังคับ ฉบับที่ ๗ ใช้ บังคับอยู่ ก่อนวันที่ข้อบังคับ นี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ บังคับ ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับ บทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมี ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออก ตามข้อบังคับนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ</p> |