

**แบบฟอร์มการแสดงความคิดเห็นต่อร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ ..
ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ
และพนักงานอำนวยการบิน**

(1) หลักการและเหตุผล

โดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 24 ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งจะมีผลใช้บังคับในวันที่ 2 ธันวาคม 2566 เพื่อเป็นการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ออกบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ รวมถึงให้เป็นไปตามแนวทางการออกกฎหมายลำดับรองด้านการบินพลเรือนโดยยกระดับมาตรฐานด้านคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานของสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) Part - Flight Crew Licencing (Part - FCL) และ Part - Air Traffic Controllers (Part - ATCO) จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงมาตรฐานเกี่ยวกับสิทธิทำการของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 7 ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยการบิน ลงวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 ใหม่ให้สอดคล้องกัน โดยออกข้อบังคับฉบับนี้แทน

(2) กฎหมายที่ให้อำนาจ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6/1 มาตรา 15 (7) และมาตรา 45 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา 6/1 วรรคสอง และลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาก่อนให้มีผลใช้บังคับ

(3) ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น

1) ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างข้อ 2)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

2) กำหนดยกเลิกข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ 7 ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน (ร่างข้อ 3)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

3) กำหนดสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ดังนี้

3.1) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินในประเทศ ดังนี้

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (1))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.2) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ และนักบินส่วนบุคคลนาวาอากาศ มีสิทธิ

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศัษย์ครูการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ (Airship) สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาต หรือศัษย์การบินสำหรับใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบา หรือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยาน เพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการ ของ อากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้าน ความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลเครื่องบินและนักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการของผู้ถือ ใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบาหรือนักบินเฮลิคอปเตอร์เบาตาม (๑๒) ตามประเภทอากาศยานที่ตนถือ ใบอนุญาต (ร่างข้อ 5 (2))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.3) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน มีสิทธิตามข้อ 5 (2) ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินผู้ถือ ใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้องมีความชำนาญของผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล และมีสิทธิ

(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบ กำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยใน การปฏิบัติการบิน

(ค) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบ กำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบินดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาต นักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้องมีขีดความสามารถในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเครื่องบินซึ่งตาม ใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน โดยจะต้องสำเร็จหลักสูตรเครื่องวัด ประกอบการบินในฐานะผู้ควบคุมอากาศยาน ที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง และ ผ่านการทดสอบภาคอากาศในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเครื่องบินที่กำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนใน การปฏิบัติการบิน

(ง) ทำการบินในเครื่องบินที่ขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ก่อนที่จะใช้สิทธิทำการบิน ดังกล่าว ผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบินจะต้อง

1) ทำการบินกับเครื่องบินไม่น้อยกว่า 70 ชั่วโมงบิน โดยเป็นการทำการบินในฐานะนักบินผู้ ควบคุมเครื่องบินทั้งหมด หรือเป็นการทำการบินไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบิน และมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก

2) ชั่วโมงบินตามข้อ 1) จะต้องเป็นการทำการบินเดินทางด้วยกฎหมายการบินแบบทัศนวิสัย (VFR) ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมงบิน หรือทำการบินเดินทางไม่น้อยกว่า

10 ชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินและมีชั่วโมงบินเพิ่มเติมอีก 10 ชั่วโมงบิน ในฐานะนักบินผู้ควบคุมเครื่องบินภายใต้การอำนวยความสะดวก ซึ่งการเดินทางครั้งหนึ่งต้องมีระยะทางอย่างน้อย 540 กิโลเมตร (300 NM) และต้องจบการบินลง (Full - stop landing) ที่สนามบินต่างกันอย่างน้อยสองแห่งซึ่งไม่ใช่สนามบินที่ทำการบินขึ้น

3) ต้องมีศักยภาพการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่ และต้องมีชั่วโมงบินคู่กับครูการบินในการทำการบินแบบทัศนวิสัยอย่างน้อย 15 ชั่วโมงบิน (dual visual flight instruction) และทำการบินไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมงบินกับเครื่องบิน ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้สามารถขนส่งผู้โดยสาร และนักบินได้อย่างน้อย 4 คนขึ้นไป โดยเครื่องบินจะต้องมีลักษณะใบพัด สามารถปรับมุมปะทะกับอากาศได้ (Variable pitch propeller) และฐานล้อสามารถพับเก็บได้ (Retractable landing gear)

4) ผ่านการทดสอบภาคอากาศตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก (ร่างข้อ 5 (3))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.4) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรีเฮลิคอปเตอร์ และนักบินพาณิชย์ตรีนาวาอากาศ มีสิทธิตามข้อ 5 (2) และมีสิทธิ

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน

(ค) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยในเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือนาวาอากาศ ที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้มีนักบินผู้ช่วยในการปฏิบัติการบิน (ร่างข้อ 5 (4))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.5) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน และนักบินพาณิชย์เอกเฮลิคอปเตอร์ มีสิทธิตามข้อ 5 (4) และมีสิทธิ

(ก) ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาต

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานตามประเภทอากาศยานที่ตนถือใบอนุญาตที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations)

ถ้าผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินเคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินผู้ช่วยเครื่องบิน โดยไม่เคยเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเครื่องบินมาก่อน สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นจะถูกจำกัดเฉพาะการบินกับเครื่องบินซึ่งตามใบรับรองแบบกำหนดให้ใช้นักบินมากกว่าหนึ่งคนในการปฏิบัติการบิน (Multi-Crew Operations) เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบินนั้นได้เคยทำการบินตาม (3) (ค) และ (ง) มาก่อน ทั้งนี้ การจำกัดสิทธิดังกล่าวจะต้องถูกบันทึกไว้ในใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกเครื่องบิน (ร่างข้อ 5 (5))

เหมาะสม เนื่องจาก.....
.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....
.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)
.....
.....
.....

3.6) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating) สำหรับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และนาวาอากาศ มีสิทธิทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีสิทธิทำการบินกับอากาศยานภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) รวมถึงการปฏิบัติการบินด้วยวิธีการแบบ Performance-Based Navigation; PBN โดยมีระยะในการตัดสินใจบินลงไม่ต่ำกว่า 200 ฟุต (60 เมตร) เหนือพื้นดิน หากมีระยะในการตัดสินใจบินลงต่ำกว่า 200 ฟุต (60 เมตร) เหนือพื้นดินจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศทั้งนี้ สิทธิทำการดังกล่าวจะใช้ได้เมื่อมีการบันทึกศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินนั้นลงในใบอนุญาต และศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่โดยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

ในกรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์มีสิทธิทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) กับเฮลิคอปเตอร์แบบที่ใช้นักบินหลายคน จะต้องมิชัวโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไม่น้อยกว่า 70 ชั่วโมง โดยสามารถใช้เวลาบินภาคพื้นด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument ground time) มากำหนดได้ไม่เกิน 30 ชั่วโมงบิน (ร่างข้อ 5 (6))

เหมาะสม เนื่องจาก.....
.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.7) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศัษยครูการบิน ๗ ประเภท ได้แก่

(ก) ศัษยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight instructor - FI)

(ข) ศัษยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ สำหรับศัษยทำการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI)

(ค) ศัษยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศัษยทำการชั้น (Class Rating Instructor - CRI)

(ง) ศัษยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศัษยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI)

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

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

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

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศัษยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานตาม (ก) – (ช) มีสิทธิทำการสอนภาคอากาศกับอากาศยาน หรือเครื่องช่วยฝึกบินจำลองตามประเภทและศัษยการบิน ตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตหรือใบรับรอง ดังนี้

(ก) สิทธิทำการทั่วไป ดังนี้

1) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศัษยการบิน หรือ

2) ทำการสอนภาคอากาศเพื่อออกหรือต่ออายุใบอนุญาตหรือศัษยการบินสำหรับนักบินส่วนบุคคล นักบินผู้ช่วยเครื่องบิน นักบินพาณิชย์ตรี นักบินเครื่องร่อน นักบินบัลลูน นักบินอากาศยานเบา ศัษยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ศัษยครูการบิน ศัษยการบินตามชั้น (Class Rating) ศัษยทำการกับอากาศยานเฉพาะแบบอากาศยาน และศัษยการบินเพิ่มเติม หรือ

3) สาธิตวิธีปฏิบัติการบินให้แก่บุคคลผู้ไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เพื่อหาความรู้ การกีฬา และบันเทิง โดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการฝึกบิน หรือ

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

(ข) สิทธิทำการเฉพาะศัษยครูการบินแต่ละประเภท ตลอดจนเงื่อนไขในการใช้สิทธิทำการข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการและเงื่อนไขการปลดข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศัษยครูการบินจะทำหน้าที่เป็นครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและใช้สิทธิทำการตามวรรคสอง (ก) และ (ข) ได้ เมื่อได้รับใบรับรองครูการบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน

ข้อกำหนดของผู้อำนวยการ แต่สำหรับศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศ (Flight instructor - FI) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศกยทำการอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating Instructor - TRI) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศกยทำการขึ้น (Class Rating Instructor - CRI) ศกยครูฝึกผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่ทำการสอนภาคอากาศสำหรับศกยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Rating Instructor - IRI) นอกจากได้รับใบรับรองครูการบินแล้วจะต้องมีการบันทึกศกยนั้นในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

ทั้งนี้ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยครูการบินต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการเป็นรายกรณี (ร่างข้อ 5 (7))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.8) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินเครื่องบินเครื่องยนต์เดียวหรือหลายเครื่องยนต์ (Single/Multi Engine Rating) และศกยการบินอากาศยานเฉพาะแบบ (Type Rating)

มีสิทธิทำการบินกับเครื่องบินเครื่องยนต์เดียวหรือหลายเครื่องยนต์และกับอากาศยานเฉพาะแบบได้เมื่อมีการบันทึกศกยทำการนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ (ร่างข้อ 5 (8))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.9) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินเพิ่มเติม (Additional Rating) 3 ประเภท ได้แก่

(ก) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศกยการบินผาดแผลง (Aerobatic rating) มีสิทธิทำการบินผาดแผลงได้เฉพาะกับอากาศยานประเภทเดียวกับอากาศยานที่ตนฝึกบินตามหลักสูตรที่ตนสำเร็จการศึกษาซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันที่ผู้อำนวยการรับรอง เมื่อมีการบันทึกศกยนั้นลงในใบอนุญาตและศกยนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่

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

ทั้งนี้ สิทธิการบินลากจูงเครื่องร่อนและลากป้ายจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อผู้ถือใบอนุญาตมีประสบการณ์ล่าสุดภายใน 24 เดือน โดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากป้ายไม่น้อยกว่า 5 เที่ยวบิน ในกรณีที่ผู้ถือใบอนุญาตขาดประสบการณ์ล่าสุดดังกล่าวจะกลับมาใช้สิทธิได้เมื่อได้ทำการบินภายใต้การกำกับดูแลของครูการบินโดยจะต้องทำการลากจูงเครื่องร่อนหรือลากป้ายเพิ่มเติมให้ครบ 5 เที่ยวบิน

(ค) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีศักระการบินกลางคืน (Night Rating) เฉพาะสำหรับนักบินส่วนบุคคล เครื่องบิน นักบินส่วนบุคคลเฮลิคอปเตอร์ นักบินส่วนบุคคลนาฬิกาอากาศ นักบินบัลลูน นักบินเครื่องบินเบา และนักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำการบินในเวลากลางคืนด้วยกฎการบินแบบทัศนวิสัยได้ก็ต่อเมื่อมีการบันทึกศักระนั้นลงในใบอนุญาตและศักระนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ (ร่างข้อ 5 (9))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.10) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อน มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนที่ตนมีประสบการณ์เกี่ยวกับการปฏิบัติในวิธีการปล่อยเครื่องร่อนนั้น และถ้ามีการบรรจุผู้โดยสาร ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องมีประสบการณ์ในการทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องร่อนนั้นมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง

(ข) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศักระครูการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน โดยมีค่าตอบแทนได้ในเครื่องร่อนและเครื่องร่อนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนและเครื่องร่อนเบา

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (10))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.11) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน มีสิทธิ

(ก) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูน โดยไม่มีค่าตอบแทนในเที่ยวบินที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport)

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในบัลลูนโดยมีค่าตอบแทน เพื่อขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารในเที่ยวบินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport) โดยจะต้อง

1) มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

2) ทำการบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานจำนวนไม่น้อยกว่า 50 ชั่วโมง และทำการบินขึ้นและบินลง จำนวนไม่น้อยกว่า 50 ครั้ง

3) ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญ (Proficiency Check) จากผู้ทดสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการ

4) ทำหน้าที่เป็นครูการบิน หรือผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน เมื่อได้รับศกยครูการบินหรือใบรับรองครูการบินหรือใบรับรองผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินโดยมีค่าตอบแทนได้ในบัลลูนและบัลลูนเบา สำหรับการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตตามชั้น (Class) และกลุ่ม (Group) สำหรับใบอนุญาตนักบินบัลลูนและบัลลูนเบา

(ค) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (11))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

3.12) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา นักบินเฮลิคอปเตอร์เบา นักบินเครื่องร่อนเบา นักบินบัลลูนเบา มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานในเครื่องบินเบา เฮลิคอปเตอร์เบา เครื่องร่อนเบา หรือบัลลูนเบาที่ไม่ได้บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Non Commercial Air Transport) มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้ (ร่างข้อ 5 (12))

3.12.1) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา มีสิทธิ

1) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นดิน (Single-engine piston aeroplanes-land) หรือเครื่องบินแบบเครื่องยนต์เดี่ยวลูกสูบ-พื้นน้ำ (single-engine piston aeroplanes-sea) หรือเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน 2,000 กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน 3 คน

2) รับขนส่งผู้โดยสาร โดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องบินหรือเครื่องร่อนมอเตอร์ทัวร์ริง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงบิน

3) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (12) (ก))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.12.2) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา มีสิทธิ

1) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเฮลิคอปเตอร์เครื่องยนต์เดี่ยว (Single - engine helicopters) ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน 2,000 กิโลกรัม และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๓ คน

2) รับขนส่งผู้โดยสาร โดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเฮลิคอปเตอร์เบา ไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงบิน

3) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (12) (ข))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.12.3) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องร่อนเบา มีสิทธิ

1) ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบา ที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกิน 2,000 กิโลกรัม หรือเครื่องร่อนมอเตอร์ตัววิ่ง (Touring Motor Gliders (TMGs)) ซึ่งจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด

2) บรรทุกผู้โดยสารโดยจะต้องมีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเครื่องร่อนเบามาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงบิน หรือทำการปล่อย (Launches) จำนวน 30 เที่ยว

3) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (12) (ค))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.12.4) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบอลลูนเบา มีสิทธิ

1) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับบอลลูนที่ใช้ความร้อน (Hot Air Balloon) หรือนาวาอากาศที่ใช้ความร้อน (Hot-Air Airships) ซึ่งมีปริมาตรสูงสุดไม่เกิน 3,400 ลูกบาศก์เมตร (m³) หรือ 1,260 ลูกบาศก์เมตร (m³) สำหรับบอลลูนที่ใช้แก๊ส (Gas balloons) และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน 3 คน

2) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (12) (ง))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.13) ผู้ถือใบอนุญาตศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล มีสิทธิทำการเฉพาะการทำการบินภายในประเทศ ดังนี้

(ก) ทำการบินเดี่ยวภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS) หรือได้รับอนุญาตจากครูการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS) หรือทำการบินเพื่อทดสอบภาคอากาศโดยผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินเพื่อออกใบอนุญาตหรือศักร์การบิน

(ข) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (13))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.14) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล สำหรับเครื่องบิน นาวาอากาศ เครื่องร่อน อากาศยานปีกหมุน อากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง และบัลลูน มีสิทธิ

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

(ข) ทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ช่วยสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

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

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

(จ) ทำหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน (ร่างข้อ 5 (14))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

3.15) ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกลที่มีศักยภาพการบินสำหรับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล (RPAS Instructor Rating) มีสิทธิทำการกับอากาศยานประเภทและแบบ และสถานีควบคุมระยะไกล ที่ตนมีสิทธิทำการเป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนี้

(1) ควบคุมดูแลการบินเดี่ยวของผู้ถือใบอนุญาตนักบินศิษย์การบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

(2) ดำเนินการฝึกอบรมศิษย์การบินเพื่อการออกใบอนุญาตนักบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากระยะไกล

(ร่างข้อ 5 (15))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

4) การกำหนดให้สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะใช้ได้กับเฉพาะอากาศยาน ประเภท (Category) ชั้น (Class) และแบบ (Type) ที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่การฝึกบิน (Training) บินทดลอง (Testing) หรือการบินในวัตถุประสงค์พิเศษซึ่งไม่มีบำเหน็จทางการค้าและไม่มีการบรรทุกหรือขนส่งผู้โดยสาร ผู้จะมีสิทธิทำการกับอากาศยานชั้นและ/หรือแบบที่ผู้อำนวยการอนุญาตเป็นหนังสือ (ร่างข้อ 6)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

5) การกำหนดสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตในเรื่องการคงความสามารถและประสบการณ์ล่าสุด และการกลับคืนของสิทธิทำการในกรณีที่ไม่ได้ใช้สิทธิทำการเกินระยะเวลาที่กำหนดไว้ (ร่างข้อ 7)

5.1) การกำหนดประสบการณ์ล่าสุดและการกลับคืนสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบิน นักบินเฮลิคอปเตอร์ นักบินนาวาอากาศ นักบินเครื่องบิน (ร่างข้อ 7 (1))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

5.2) การกำหนดประสบการณ์ล่าสุดและการกลับคืนสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูน (ร่างข้อ 7 (2))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

5.3) การกำหนดประสบการณ์ล่าสุดและการกลับคืนสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินเบา (ร่างข้อ 7 (3))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

5.4) การกำหนดประสบการณ์ล่าสุดและการกลับคืนสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์เบา (ร่างข้อ 7 (4))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

5.5) การกำหนดประสบการณ์ล่าสุดและการกลับคืนสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนเบา (ร่างข้อ 7 (5))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

5.6) การกำหนดประสบการณ์ล่าสุดและการกลับคืนสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน เครื่องร่อนเบา (ร่างข้อ 7 (6))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

6) การกำหนดให้ผู้ถือใบอนุญาตนักบินจะทำหน้าที่พนักงานวิทยุประจำอากาศยานเพื่อรับ-ส่งข่าว เกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การขอคำอนุญาตในการควบคุมจราจรทางอากาศ การแจ้ง อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน และข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศของตน เมื่อได้รับการบันทึกศักยภาพการบิน (Rating) เช่นว่านั้นในใบอนุญาต (ร่างข้อ 8)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

7) การกำหนดอายุศักยภาพการบินให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของ ผอ.กพท. (ร่างข้อ 9)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

.....

8) การกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่จะใช้สิทธิตามใบอนุญาตทำการบินในเวลากลางคืนว่าต้องได้รับการฝึกบินคู่กับครูการบินตามเงื่อนไข เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่ต้องได้รับการบันทึกศักยภาพการบินกลางคืน (Night Rating) (ร่างข้อ 10)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

9) การกำหนดสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ (ร่างข้อ 11)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

.....

10) การกำหนดสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยแบ่งตาม
 ศักยภาพการจราจรทางอากาศ 6 ศักยภาพ (ร่างข้อ 12)

10.1) ศักยภาพการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยทัศนวิสัย (Aerodrome Control Visual (ADV))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

10.2) ศักยภาพการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Aerodrome Control Instrument (ADI))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

10.3) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Approach Control Procedural Rating (APP))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

10.4) ศักยภาพการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Approach Control Surveillance Rating (APS))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

10.5) ศักยภาพการตรวจทางอากาศในพื้นที่ด้วยกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Area Control Procedural Rating (ACP))

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

10.6) ศักยภาพการตรวจทางอากาศในพื้นที่ควบคุมด้วยระบบติดตามอากาศยาน (Area Control Surveillance Rating (ACS)) รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขในการใช้สิทธิทำการและการกลับคืนของสิทธิทำการกรณีที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสิทธิทำการ

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

11) การกำหนดอายุศักยภาพทำให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของ ผอ.กพท. (ร่างข้อ 13)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

12) กำหนดสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน โดยให้มีสิทธิทำหน้าที่ตามขีดความสามารถและความรับผิดชอบในแต่ละด้านตามข้อบังคับ กพท. ในเรื่องการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ร่างข้อ 14)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

13) การกำหนดเงื่อนไขการใช้สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินและพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศว่าต้องมีใบสำคัญแพทย์ตามประเภทของใบอนุญาต และมีความรู้ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางการบินตามหลักเกณฑ์ที่ ผอ.กพท. กำหนด (ร่างข้อ 15)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....

14) การกำหนดข้อจำกัดสำหรับการใช้สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตนักบินบัลลูนหรือเครื่องร่อน ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินกับบัลลูนหรือเครื่องร่อนที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เมื่ออายุครบ 70 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป และกรณีผู้ถือใบอนุญาตนักบินที่มีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ไม่มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินในอากาศยานที่บินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เว้นแต่เป็นการทำการบินกับนักบินมากกว่าหนึ่งคนให้มีสิทธิทำหน้าที่ได้จนอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ (ร่างข้อ 16)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....

15) กำหนดให้ ผอ.กพท. มีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเงื่อนไข และข้อจำกัดในการใช้สิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินและศกยการบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศและศกยควบคุมจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้ เพื่อเป็นฐานอำนาจในการออก TCARs PEL Part - FCL และ Part - ATCO (ร่างข้อ 17)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....

16) กำหนดบทเฉพาะกาลให้บรรดาระเบียบ ประกาศ ตลอดจนคำสั่งของผู้อำนวยความสะดวกที่ออกตามความในข้อบังคับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 7 ว่าด้วยสิทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของข้อบังคับนี้ จนกว่าจะมีระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งที่ออกตามข้อบังคับนี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ (ร่างข้อ 18)

เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ไม่เหมาะสม เนื่องจาก.....

.....
.....

ควรแก้ไข (กรุณาเสนอหลักการและ/หรือเสนอถ้อยคำประกอบที่ประสงค์จะให้แก้ไข)

.....
.....

