



ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และกำหนดเวลาในการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควร
เดินอากาศสำหรับอากาศยานที่มีใบรับรองแบบ (Thailand Civil Aviation Regulation – Airworthiness
Part Continuing Airworthiness (TCAR AIR Part – M and Part - ML))

พ.ศ. ๒๕๖๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๑/๗๗ (๑) และวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑
และพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบข้อ ๗ (๑๐)
ของข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๗ ว่าด้วยการปฏิบัติการของผู้ได้รับ
ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศ
เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และกำหนดเวลาสำหรับการบำรุงรักษาอากาศยานเพื่อคงความต่อเนื่องของ
ความสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานที่มีใบรับรองแบบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์
วิธีการ และกำหนดเวลาในการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยาน
ที่มีใบรับรองแบบ (Thailand Civil Aviation Regulation – Airworthiness Part Continuing Airworthiness
(TCAR AIR Part – M and Part - ML)) พ.ศ. ๒๕๖๗”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิก

(๑) ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ
ของอากาศยาน ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๑

(๒) ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง การบำรุงรักษา (Maintenance) การบำรุงรักษา
เชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) การบูรณะ (Rebuilding) และการดัดแปลง (Alteration) ประกาศ
ณ วันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑

(๓) ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แผนการบำรุงรักษาอากาศยาน
ของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๔ ในประกาศนี้

“การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ” (Continuing Airworthiness)
หมายความว่า การดำเนินการทั้งปวงเพื่อให้อากาศยานมีความสมควรเดินอากาศตามหลักเกณฑ์ความสมควร
เดินอากาศ (Airworthiness Requirements) และอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยเมื่อปฏิบัติการบิน
แต่ไม่รวมถึงการซ่อมบำรุงอากาศยาน

“การซ่อมบำรุงอากาศยาน” หมายความว่า งานด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ต้องดำเนินการโดยผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานที่มีใบรับรองแบบและได้รับใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานที่มีความซับซ้อน” (Complex motor-powered Aircraft) หมายความว่า อากาศยานใด ๆ ที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) เครื่องบินที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม หรือบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าสิบเก้าที่นั่ง หรือปฏิบัติการบินโดยใช้นักบินไม่น้อยกว่าสองคน หรือใช้เครื่องยนต์กังหันก๊าซ (Turbojet) หนึ่งเครื่องยนต์หรือมากกว่า หรือเครื่องยนต์กังหันก๊าซใบพัด (Turboprop) มากกว่าหนึ่งเครื่องยนต์ขึ้นไป หรือ

(๒) เฮลิคอปเตอร์ที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่าสามพันหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้ากิโลกรัม หรือบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าเก้าที่นั่ง หรือปฏิบัติการบินโดยใช้นักบินตั้งแต่สองคนขึ้นไป

(๓) อากาศยานที่สามารถปฏิบัติการบินโดยขึ้นลงทางดิ่ง (Tilt Rotor Aircraft)

“อากาศยานเบา LA1” (LA1 Aircraft) หมายความว่า อากาศยานที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) เครื่องบินที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินหนึ่งพันสองร้อยกิโลกรัม และไม่ใช่อากาศยานที่มีความซับซ้อน (Complex motor-powered Aircraft)

(๒) เครื่องร่อนหรือเครื่องร่อนที่มีกำลังขับเคลื่อน ที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินหนึ่งพันสองร้อยกิโลกรัม

(๓) บัลลูนที่ใช้แก๊สหรืออากาศร้อน ซึ่งมีปริมาตรสูงสุดไม่เกินสามพันสี่ร้อยลูกบาศก์เมตร (m³) สำหรับบัลลูนที่ใช้อากาศร้อน (Hot-air Balloon) หรือหนึ่งพันห้าสิบลูกบาศก์เมตร (m³) สำหรับบัลลูนที่ใช้แก๊ส (Gas Balloons) และสามร้อยลูกบาศก์เมตร (m³) สำหรับบัลลูนล่าม (Tethered Gas Balloons)

(๔) นาวาอากาศ ที่มีที่นั่งไม่เกินสี่ที่นั่งและใช้แก๊สหรือความร้อนในการยกตัวขึ้น โดยมีขนาดไม่เกินสามพันสี่ร้อยลูกบาศก์เมตร (m³) สำหรับนาวาอากาศที่ใช้อากาศร้อน (Hot Air Airships) และหนึ่งพันลูกบาศก์เมตร (m³) สำหรับนาวาอากาศที่ใช้แก๊ส (Gas Airships)

“อากาศยานเบา LA2” (LA2 Aircraft) หมายความว่า อากาศยานที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) เครื่องบินที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินสองพันกิโลกรัม และไม่ใช่อากาศยานที่มีความซับซ้อน (Complex motor-powered Aircraft)

(๒) เครื่องร่อนหรือเครื่องร่อนที่มีกำลังขับเคลื่อน ซึ่งมีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินสองพันกิโลกรัม

(๓) บัลลูน

(๔) นาวาอากาศที่ใช้อากาศร้อน (Hot Air Airships)

(๕) นาวาอากาศที่ใช้แก๊ส (Gas Airships) ซึ่งมีลักษณะ ดังนี้

(ก) มีน้ำหนักคงที่สูงสุดร้อยละสาม (3% Maximum Static Heaviness)

(ข) แรงขับเคลื่อนไม่สามารถปรับทิศทางได้ (Non-vectoring Thrust) เว้นแต่มีระบบแรงขับเคลื่อนย้อนกลับ (Reverse Thrust)

(ค) มีโครงสร้างระบบการควบคุมและระบบของนาวาอากาศที่มีการออกแบบเรียบง่าย

(ง) ไม่มีระบบเพิ่มแรงในการควบคุมการบิน (Non-power Assisted Controls)

(๖) อากาศยานปีกหมุน (Very Light Rotorcraft)

“ใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (CAMO)” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับการรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (Continue Airworthiness Management Organization: CAMO)

“ใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (CAO)” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับการรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Combined Airworthiness Organization: CAO)

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ ๕ อากาศยานดังต่อไปนี้ต้องได้รับการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และกำหนดเวลา ที่กำหนดไว้ใน Thailand Civil Aviation Regulation – Airworthiness Part Continuing Airworthiness (TCAR AIR Part – M) Issue 01 Revision 00 Date 15 November 2024 แนบท้ายประกาศนี้

- (๑) อากาศยานทุกประเภทที่ใช้ในการปฏิบัติการบินภายใต้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- (๒) อากาศยานที่มีความซับซ้อน (Complex motor-powered Aircraft)
- (๓) เครื่องบินที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุด (Maximum Take-off Mass) เกินกว่าสองพันเจ็ดร้อยสามสิบกิโลกรัม

(๔) อากาศยานปีกหมุน (Rotorcraft) ที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุด (Maximum Take-off Mass) เกินกว่าหนึ่งพันสองร้อยกิโลกรัม หรือบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าสี่ที่นั่ง

การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามข้อนี้ ต้องดำเนินการโดยผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (CAMO) เว้นแต่กรณีเป็นอากาศยานตาม (๓) และ (๔) ที่มีได้ปฏิบัติการบินภายใต้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และมีใช้อากาศยานที่มีความซับซ้อน ให้ผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (CAO) มีสิทธิดำเนินการได้

ข้อ ๖ อากาศยานดังต่อไปนี้ต้องได้รับการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และกำหนดเวลา ที่กำหนดไว้ใน Thailand Civil Aviation Regulation – Airworthiness Part Continuing Airworthiness (TCAR AIR Part – ML) Issue 01 Revision 00 Date 15 November 2024 แนบท้ายประกาศนี้

(๑) เครื่องบินที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุด (Maximum Take-off Mass) ไม่เกินสองพันเจ็ดร้อยสามสิบกิโลกรัม

(๒) อากาศยานปีกหมุน (Rotorcraft) ที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุด (Maximum Take-off Mass) ไม่เกินหนึ่งพันสองร้อยกิโลกรัม และบรรทุกผู้โดยสารไม่เกินสี่ที่นั่ง

(๓) อากาศยานเบา LA2

(๔) อากาศยานอื่นใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในข้อ ๕

การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามข้อนี้ ต้องดำเนินการโดยผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (CAO) หรือใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (CAMO) เว้นแต่อากาศยานซึ่งมิได้ปฏิบัติการบินขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ และมีได้ปฏิบัติการบินภายใต้ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานมีสิทธิดำเนินการด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นได้

ข้อ ๗ ผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (CAMO) และผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (CAO) ที่ทำการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศให้แก่อากาศยานลำใด ต้องจัดทำรายงานการทบทวนความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Review Report) สำหรับอากาศยานลำนั้น และนำส่งสำเนารายงานดังกล่าวต่อสำนักงานภายในสิบวัน นับแต่วันที่จัดทำรายงาน

รายงานการทบทวนความสมควรเดินอากาศตามวรรคหนึ่งให้มีอายุหนึ่งปีนับแต่วันที่จัดทำรายงาน

ผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (CAMO) และผู้ได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (CAO) ที่ทำการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศให้แก่อากาศยานลำใด ที่มีได้ทำรายงานการทบทวนความสมควรเดินอากาศให้แก่อากาศยานและมีได้นำส่งสำเนารายงานการทบทวนความสมควรเดินอากาศให้แก่สำนักงานตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าอากาศยานนั้นมิได้รับการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามประกาศนี้

ข้อ ๘ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานที่ทำการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศให้แก่อากาศยานอยู่ก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับและยังมิได้รับใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (CAMO) และใบรับรองให้ดำเนินงานด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศและการซ่อมบำรุงอากาศยาน (CAO) ให้ทำการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๑

(๒) ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง การบำรุงรักษา (Maintenance) การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) การบูรณะ (Rebuilding) และการดัดแปลง (Alteration) ประกาศ ณ วันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑

(๓) ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แผนการบำรุงรักษาอากาศยานของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๐

ผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ทำการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามวรรคหนึ่ง ได้จนถึงวันที่ ๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๙

ผู้จดทะเบียนอากาศยานที่มีใช้ผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ทำการบำรุงรักษาเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศตามวรรคหนึ่งได้จนถึงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๗๐

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗



(นายสุทธิพงษ์ คงพล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย