VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 02/VBHN-BGTVT ngày 13 tháng 8 năm 2018 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY

(Ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

(Tiếp theo Công báo số 875 + 876)

Phần 11
KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG PHỤC VỤ KINH TẾ, XÃ HỘI

CHƯƠNG D: BAY KÉO TÀU LƯỢN

11.110 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến kéo tàu lượn bằng tàu bay.

11.113 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Không ai được hoạt động như một người lái kéo tàu lượn trừ khi người đó có ít nhất một giấy phép người lái dùng riêng với năng định cho tàu bay kéo.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận kéo tàu lượn được quy định tại Chương này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.113 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo tàu lượn.

11.115 CÁC YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Không ai có thể khai thác một tàu bay kéo một tàu lượn trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị kéo và hệ thống vứt bỏ phù hợp với tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

11.117 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM VÀ HUẤN LUYỆN

(a) Không ai có thể hoạt động như một người lái kéo tàu lượn trừ khi người đó:

(1) Có ít nhất 100 giờ là chỉ huy tàu bay với cùng loại, hạng tàu bay, nếu đề nghị như một tàu bay kéo;

(2) Được huấn luyện và chứng thực về huấn luyện đối với:

(i) Các kỹ thuật và các quy trình cơ bản để an toàn khi kéo tàu lượn, bao gồm các giới hạn tốc độ.

(ii) Các quy trình khẩn nguy;

(iii) Các tín hiệu được sử dụng; và

(iv) Góc lượn lớn nhất.

(3) Ngoại trừ quy định tại khoản (b) của Điều này, đã hoàn thành và có bằng chứng ít nhất 3 chuyến bay đơn điều khiển bằng tàu một tàu bay kéo tàu lượn hoặc phương thức bay kéo tàu lượn mô phỏng cùng với một người lái phù hợp với các yêu cầu của Điều này; và

(4) Trong vòng không quá 12 tháng phải:

i) Thực hiện ít nhất 3 lần kéo tàu lượn thực tế; hoặc

ii) Thực hiện ít nhất 3 chuyến bay là người chỉ huy tàu bay trên tàu bay kéo một tàu lượn.

(b) Trước thời điểm 31/1/2001, bất kỳ ai đã được công nhận là PIC của một tàu bay kéo tàu lượn được Cục HKVN phê chuẩn đã thực hiện trên 10 chuyến bay kéo tàu lượn sẽ không phải tuân thủ điểm (3) và điểm (4), khoản (a) của Điều này.

CHƯƠNG E: BAY KÉO CỜ HIỆU

11.120 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến kéo cờ hiệu hoặc các thiết kế khác bằng tàu bay, được chiếu sáng hoặc không.

11.123 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị.

(c) Một trực thăng khai thác theo quy định tại Chương C có thể kéo một cờ hiệu sử dụng một bộ phận cẩu hàng ngoài mà không có Giấy chứng nhận chỉ khi Người khai thác có ít nhất một năng định hạng B trên Giấy chứng nhận khai thác.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.123 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu.

11.125 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY

(a) Không ai có thể khai thác một tàu bay kéo cờ hiệu trừ khi tàu bay đó được trang bị bộ phận kéo và hệ thống vứt bỏ phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng.

(b) Không ai có thể khai thác một trực thăng kéo cờ hiệu trừ khi trực thăng đó có bộ phận ngăn chặn khả năng cờ hiệu vướng vào cánh quạt đuôi của trực thăng trong các giai đoạn của chuyến bay, bao gồm cả tự động quay.

Ghi chú: Phương pháp duy nhất để ngăn ngừa việc cờ hiệu bị cuốn vào trong cánh quạt đuôi khi đang quay là vứt bỏ cờ hiệu.

11.127 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Đối với các chuyến bay không thương mại, người lái tàu bay kéo cờ hiệu phải có ít nhất giấy phép lái tàu bay chuyên biệt còn hiệu lực và có tối thiểu 200 giờ bay ở vị trí PIC.

(b) Khi khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện cho mục đích thương mại, người lái phải có ít nhất giấy phép lái tàu bay thương mại (không yêu cầu năng định bay bằng thiết bị) và ít nhất Giấy chứng nhận sức khỏe loại 2.

(c) Người lái đang khai thác kéo cờ hiệu phải chứng minh với Cục HKVN khả năng bằng cách thực hiện ít nhất một lần lấy và thả một số lượng tối đa các tấm được sử dụng bởi Người khai thác.

Ghi chú: Sự kiểm chứng này nên quan sát từ dưới đất để cho phép thanh tra đánh giá khả năng của bất kỳ một nhân viên mặt đất cần thiết cũng như khai thác bay.

11.130 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Tất cả các loại hình khai thác kéo cờ phải thực hiện chỉ khi:

(1) Trong điều kiện thời tiết VFR; và

(2) Ở khoảng giữa thời gian mặt trời mọc và lặn.

(b) Không ai có thể thực hiện các khai thác kéo cờ:

(1) Trên khu vực đông đúc hoặc phía trên vùng tụ họp đông người thấp hơn 1000 ft; và

(2) Ở trong vùng thấp hơn các yêu cầu độ cao an toàn tối thiểu của Phần 10.

Ghi chú: Các trực thăng có thể được khai thác ở độ tối thiểu nhỏ hơn được quy định trong điểm này. Không ai có thể thực hiện khai thác kéo cờ - trừ khi đảm bảo an toàn cho người và tài sản phía dưới.

(c) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích kéo cờ hiệu nếu không có giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đối với loại hình khai thác thực hiện.

(d) Nếu khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện trong vùng sân bay có đài chỉ huy, Người khai thác phải báo cáo cho đài chỉ huy thời gian khai thác kéo cờ hiệu.

(e) Người khai thác được cấp Giấy chứng nhận phải thông báo cho cơ quan Cảng vụ hàng không của sân bay về các chi tiết về khai thác kéo cờ sẽ thực hiện gần sân bay không được kiểm soát.

(f) Chỉ có các thành viên tổ bay cần thiết mới được theo tàu bay khi đang thực hiện khai thác kéo cờ.

(g) Khi khai thác kéo cờ hiệu được thực hiện xung quanh khu vực đông đúc, người lái phải thực hiện cẩn thận sao cho trong trường hợp khẩn cấp vứt bỏ cờ hiệu và dây kéo không gây nên nguy hiểm cho con người và tài sản phía dưới.

(h) Người lái phải thả dây kéo trong vùng chỉ định trước ở độ cao ít nhất 500 feet trên người, các tòa nhà, phương tiện.

Ghi chú: Nếu máy bay kéo hạ cánh với dây kéo được gắn, cẩn thận sẽ phải tránh đầu dây và gây nguy hiểm cho tàu bay trên trời, hoặc con người, tài sản hoặc tàu bay bên dưới.

(i) Người lái đang thực hiện khai thác kéo cờ hiệu phải mang theo tàu bay bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác kéo cờ hiệu.

CHƯƠNG F: BAY KHAI THÁC QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

11.140 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến sản xuất phim động, trình diễn trong chuyến bay, và điều khiển trên tàu bay được thực hiện với mục đích kinh doanh hoặc được thuê, cho thuê.

(b) Trong phạm vi của Chương này, "quay phim" sẽ bao gồm phim, video, và truyền hình trực tiếp với bất kỳ dạng nào và chuẩn bị và diễn tập cho các khai thác đó.

11.143 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.143 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay khai thác quay phim, truyền hình.

Trước khi được cấp AOC, Người khai thác tàu bay phải được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này

11.145 YÊU CẦU VỀ TÀU BAY

(a) Để sử dụng trong chụp ảnh động và khai thác phim truyền hình, tàu bay thuộc loại thí nghiệm phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho mục đích trình diễn.

11.147 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Không người lái nào có thể thực hiện khai thác bay quay phim, truyền hình trừ khi người đó có:

(1) Giấy phép lái tàu bay thương mại với năng định phù hợp với loại và hạng tàu bay sử dụng theo các mục của giấy phép;

(2) Ít nhất 500 giờ là PIC;

(3) Tối thiểu 100 giờ trên loại và hạng tàu bay sẽ được sử dụng;

(4) Tối thiểu 5 giờ trên loại tàu bay sẽ được sử dụng theo Giấy chứng nhận;

(5) Nếu người lái thực hiện bay nhào lộn dưới 1500 AGL, phải có giấy phép cho phép bay nhào lộn để được thực hiện các loại hình khai thác này.

11.150 CÁC YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Giấy chứng nhận sẽ bao gồm, nếu quay phim thường xuyên yêu cầu 1 tàu bay bay:

(1) Nhào lộn ở độ cao dưới 1,500 AGL;

(2) Trên vùng đông dân cư; hoặc

(3) Trong vùng không gian được điểm soát;

Ghi chú: khi tiến hành bất kỳ công việc làm phim cần có Giấy chứng nhận khai thác bay quay phim, truyền hình. Người được cấp Giấy chứng nhận phải đảm bảo thực hiện tất cả các nỗ lực cần thiết để hạn chế khán giả tới các vùng được chỉ định khai thác. Nếu các biện pháp đã được thực hiện không ngăn được người không được phép và/hoặc xe cộ vào khu vực đang thực hiện làm phim, cần phải tìm biện pháp hợp lý để giải tán đám đông.

(b) Người được cấp Giấy chứng nhận phải cung cấp kế hoạch đó là các danh mục:

(1) Nhận dạng tàu bay; và

(2) Những người biểu diễn trong số lần xuất hiện của họ.

(c) Bất kỳ sự di chuyển khác nào hoặc thời gian thay đổi của kế hoạch bay phải báo cáo bằng văn bản về Cục HKVN và được Cục HKVN chấp thuận. Cục HKVN cấp sửa đổi kế hoạch bay theo trình tự, thủ tục được quy định tại Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04/6/2007 về quản lý hoạt động bay.

(d) Người được cấp Giấy chứng nhận phải phát triển và bổ sung vào tài liệu hướng dẫn khai thác bay quay phim và truyền hình trình Cục HKVN phê chuẩn.

11.153 NỘI DỤNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC BAY QUAY PHIM VÀ TRUYỀN HÌNH

(a) Tài liệu hướng dẫn khai thác bay quay phim và truyền hình phải bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(1) Tổ chức công ty.

(i) Tên giao dịch, địa chỉ, số điện thoại của người đề nghị;

(ii) Danh sách người lái sẽ sử dụng khi làm phim, bao gồm số giấy phép, trình độ, hạng và ngày khám sức khỏe;

(iii) Danh sách tàu bay bao gồm kiểu, loại tàu bay.

(2) Phân phối và sửa đổi tài liệu: Các quy trình sửa đổi tài liệu để đảm bảo rằng tất cả các tài liệu đang còn hiệu lực.

(3) Những người được ủy quyền: Các quy trình đảm bảo rằng không ai ngoại trừ những người được phép, sẽ liên quan và cần thiết cho thực hiện làm phim, được cho phép trong khu vực trong vòng 500 feet thực hiện làm phim.

(4) Các khu vực khai thác: Khu vực sẽ được sử dụng nêu trong mục của Giấy chứng nhận.

(5) Kế hoạch khai thác: Các quy trình để đệ trình lịch là phim trong thời hạn 3 ngày, kế hoạch trình cục HKVN bao gồm ít nhất các nội dung sau:

(i) Ngày và giờ cho các chuyến bay;

(ii) Tên và số điện thoại của người có trách nhiệm để sản xuất phim;

(iii) Kiểu và loại tàu bay sẽ được sử dụng và Giấy chứng nhận loại;

(iv) Tên của các người lái liên quan đến bay sản xuất phim;

(v) Tuyên bố cho phép từ các chủ sở hữu tài sản và/hoặc người chịu trách nhiệm ở địa phương để thực hiện việc làm phim;

(vi) Chữ ký của người được cấp Giấy chứng nhận hoặc người được chỉ định đại diện;

(vii) Mục lục, hoặc tóm tắt, lịch sản xuất, bao gồm các bản đồ hoặc sơ đồ vị trí làm phim riêng biệt, nếu cần.

(6) Cho phép khai thác: Các yêu cầu và các thủ tục mà Người khai thác sẽ sử dụng để được phép của các chủ sở hữu tài sản và/hoặc người chịu trách nhiệm ở địa phương (như cảnh sát, phòng cháy v.v…) liên quan để thực hiện tất cả các khai thác làm phim khi sử dụng Giấy chứng nhận;

(7) An ninh: Phương pháp an ninh sẽ được sử dụng để ngăn tất cả những người không liên quan trực tiếp tới hoạt động khai thác ở vị trí đó;

Ghi chú: Điều này nên bao gồm các quy định sẽ được sử dụng để ngăn cản các hành động khi người, phương tiện, hoặc tàu bay không được phép xâm nhập vào vùng khai thác, hoặc bất kỳ lý do nào khác, liên quan đến an toàn.

(8) Hiệp đồng giữa người lái và người sản xuất: Các quy trình để trao với những người liên quan, các quy trình khẩn nguy, và bảo vệ trong suốt quá trình làm phim;

(9) Giấy chứng nhận/Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay: Các quy trình để đảm bảo rằng các yêu cầu kiểm tra sẽ được thực hiện;

(10) Thông tin liên lạc: Các quy trình để cung cấp thông tin tới tất cả các thành viên trong quá trình thực hiện khai thác thực tế và làm phim.

Ghi chú: Người đề nghị có thể dùng lời nói, quan sát hoặc thiết bị liên lạc vô tuyến để giữ liên lạc với các thành viên tiếp tục thông báo về trạng thái khai thác.

CHƯƠNG G: BAY QUAN SÁT

11.160 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các khai thác liên quan đến việc chuyên chở người xem quang cảnh thiên nhiên, hoặc các cảnh quan nhân tạo trên mặt đất, mà các khai thác này được thực hiện để kinh doanh hoặc cho thuê, và

(b) Chuyến bay là quảng cáo vì mục đích "quan sát".

(c) Chuyến bay trở lại sân bay khởi hành mà không được hạ cánh ở bất kỳ sân bay nào.

(d) Tàu bay chở khách được cấp Giấy chứng nhận có khả năng chuyên chở không quá 9 hành khách.

Ghi chú: Bất kỳ các hành khách khác đi theo chuyến bay mà trả tiền công hoặc thuê phải được thực hiện theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC).

11.163 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Người đang thực hiện khai thác trong phạm vi của Chương này phải có Giấy chứng nhận do Cục HKVN cấp.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay quan sát cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác được quy định tại Chương này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.163 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay quan sát.

11.165 CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KINH NGHIỆM

(a) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này.

11.167 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này.

CHƯƠNG H: KHAI THÁC ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

11.170 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho những khai thác liên quan đến định vị và báo cáo vị trí của cá và các đàn cá, khi các khai thác này được thực hiện để kinh doanh hoặc được thuê, cho thuê.

11.173 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN HOẶC GIẤY PHÉP

(a) Cục HKVN sẽ yêu cầu người thực hiện các khai thác theo quy định của Chương này phải có Giấy chứng nhận hoặc giấy phép tương đương.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay đánh dấu đàn cá cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay đánh dấu đàn cá được quy định tại Chương này.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.173 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay kéo cờ hiệu.

11.175 CÁC QUY TẮC KHAI THÁC

(a) Người khai thác phải thực hiện các khai thác sao cho không gây nguy hiểm cho con người hoặc tài sản phía dưới khi tàu bay đang bay.

(b) Các yêu cầu của Phần 10 áp dụng cho tất cả các loại hình khai thác của Chương này trừ các yêu cầu về đáy mây tối thiểu và các yêu cầu về độ cao tối thiểu. Cục HKVN phê chuẩn riêng biệt các giới hạn tối thiểu như một phần quy định theo Chương này.

Ghi chú: Thủ tục phê chuẩn riêng biệt các giới hạn tối thiểu được thực hiện như thủ tục phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

CHƯƠNG I: BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

11.180 ÁP DỤNG

(a) Chương này áp dụng cho các hoạt động khai thác liên quan đến sự theo dõi, và báo cáo tình trạng xe cộ tham gia giao thông trên đường cao tốc và các phố khi thực hiện bằng tàu bay, không được chỉ định là bay đơn công cộng.

11.183 YÊU CẦU VỀ GIẤY CHỨNG NHẬN

(a) Cục HKVN sẽ yêu cầu người thực hiện các khai thác theo quy định của Chương này phải có Giấy chứng nhận hoặc giấy phép tương đương.

(b) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận bay báo cáo tình hình giao thông cho người đề nghị phù hợp với các quy định của Chương này trong vòng 30 ngày kể từ khi nhận được công văn đề nghị và sau khi kiểm tra việc tuân thủ các quy định về cấp Giấy chứng nhận khai thác bay báo cáo giao thông được quy định phù hợp với các quy định của Phần này và Phần 10.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 11.183 để có chi tiết về thủ tục cấp Giấy chứng nhận bay báo cáo giao thông.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.043 KHAI THÁC TRÊN CÁC KHU VỰC ĐÔNG DÂN CƯ: QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Người khai thác tàu bay có thể khai thác tàu bay trên khu vực đông dân cư tại độ cao theo yêu cầu nếu hoạt động khai thác tàu bay được thực hiện với:

(1) Mức độ an toàn tối đa cho người và tài sản trên mặt đất phù hợp với loại hình khai thác;

(2) Có kế hoạch bay phù hợp với loại hình khai thác được Cục HKVN phê chuẩn, bao gồm:

(i) Chướng ngại vật cho chuyến bay;

(ii) Các khả năng hạ cánh khẩn cấp của tàu bay sẽ được sử dụng; và

(iii) Bất cứ việc phối hợp cần thiết với kiểm soát viên không lưu.

(b) Đối với tàu bay một động cơ, khi hoạt động tại khu vực đông dân cư người khai thác tàu bay phải khai thác tàu bay:

(1) Trong trạng thái không tải ngoại trừ đối với tàu bay trực thăng hoặc và đối với các tàu bay khác trong quá trình cất cánh;

(2) Không thấp độ cao quy định tại Phần 10 trừ khi tiến hành thực hiện phun, rải thuốc bao gồm cả giai đoạn tiếp cận và khởi hành cần thiết để cho việc khai thác đó;

(3) Không thấp hơn độ cao quy định tại Phần 10 trừ khi tàu bay đang hoạt động tại khu vực và độ cao mà tàu bay có thể thực hiện hạ cánh khẩn cấp nhưng không

gây nguy hiểm cho người và tài sản phía dưới trong quá trình khai thác phun, rải thuốc kể cả các giai đoạn tiếp cận và khởi hành cho hoạt động khai thác đó.

(c) Đối với tàu bay nhiều động cơ, khi hoạt động tại khu vực đông dân cư người khai thác tàu bay phải khai thác tàu bay:

(1) Trong quá trình cất cánh, dưới các điều kiện có thể làm dừng tàu bay một cách an toàn trên độ dài của đường cất hạ cánh hiệu quả tại bất kỳ điểm nào của quá trình cất cánh tới thời điểm tàu bay, với tất cả các động cơ hoạt động ở chế độ công suất cất cánh thông thường, đạt được 105% tốc độ điều khiển tối thiểu của tàu bay trong trường hợp bị hỏng một động cơ xung yếu khi cất cánh hoặc đạt được 115% của chế độ thất tốc khi cất cánh, tùy theo giá trị nào lớn hơn;

Ghi chú: Trong điều kiện không khí tiêu chuẩn và không có sự hiệu chỉnh cho độ dốc bằng 1 phần trăm hoặc nhỏ hơn (tỷ lệ phần trăm dốc được xác định bằng sự chênh lệch về độ cao giữa điểm đầu và điểm cuối của đường cất hạ cánh chia cho tổng chiều dài đường cất hạ cánh). Đối với độ dốc lớn hơn 1 phần trăm, độ dài đường cất hạ cánh hiệu quả giảm 20 phần trăm cho mỗi 1 phần trăm.

(2) Ở trọng lượng lớn hơn trọng lượng mà khi động cơ xung yếu không hoạt động, sẽ cho phép tốc độ lấy độ cao ít nhất là 50 ft trên phút ở một độ cao tối thiểu 1000 feet trên vùng đất có độ cao nhất hoặc các chướng ngoại vật trên vùng thực hiện công việc hoặc một độ cao 5000 ft, tùy thuộc giá trị nào lớn hơn. Giả thiết các cánh quạt của động cơ không hoạt động ở vị trí tạo lực cản nhỏ nhất (xuôi lá cánh quạt); cánh tà và càng ở các vị trí phù hợp nhất; và các động cơ còn lại đang hoạt động ở chế độ công suất tối đa liên tục;

(3) Dưới độ cao quy định trong Phần 10 trừ khi khai thác phun thực tế, bao gồm tiếp cận, khởi hành, và lượn vòng cần thiết cho khai thác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.113 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO TÀU LƯỢN

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận tàu bay kéo tàu lượn gửi về Cục

HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay kéo tàu lượn.

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị kéo tàu lượn; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo tàu lượn (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.123 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY KÉO CỜ HIỆU

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay kéo cờ hiệu gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay kéo cờ hiệu.

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị kéo cờ hiệu; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu

bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay kéo cờ hiệu (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.143 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY QUAY PHIM, TRUYỀN HÌNH

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay quay phim, truyền hình gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay quay phim, truyền hình.

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị quay phim, truyền hình; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay trực thăng; tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay quay phim, truyền hình (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.163 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY QUAN SÁT

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay bay quan sát gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay bay quan sát.

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị bay quan sát; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay quan sát (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.173 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY ĐÁNH DẤU ĐÀN CÁ

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay bay đánh dấu đàn cá gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá.

(c) Hồ sơ công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và

cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị bay quan sát; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay đánh dấu đàn cá phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay đánh dấu đàn cá (nếu có).

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 11.183 THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC TÀU BAY BAY BÁO CÁO GIAO THÔNG

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông có thời hạn 24 tháng tính từ tháng cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận.

(b) Người khai thác tàu bay nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay báo cáo giao thông gửi về Cục HKVN tối thiểu 60 ngày trước ngày dự kiến tiến hành công việc khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông.

(c) Hồ sơ Công văn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông, bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu loại tàu bay (trực thăng, cánh bằng) được sử dụng; phương thức lắp đặt thiết bị phục vụ công tác bay báo cáo giao thông; tài liệu khai thác loại tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính; ngày dự kiến khai thác;

(2) Bản sao các tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của tổ chức đề nghị (giấy phép thành lập, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh);

(3) Bản sao các tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(4) Tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng tàu bay;

(5) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác;

(6) Nhật ký kỹ thuật tàu bay;

(7) Danh mục chủng loại và số lượng tàu bay dự kiến khai thác.

(d) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật; loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác chính; loại hình khai thác; kinh nghiệm khai thác trước đó; loại, kiểu tàu bay (trực thăng, cánh bằng); tài liệu khai thác tàu bay liên quan; kinh nghiệm và trình độ của nhân viên giám sát khai thác chính;

(2) Báo cáo về những hoạt động trong thời hạn Giấy chứng nhận đã được cấp và những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bay báo cáo giao thông (nếu có).

Phần 12
PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT NGƯỜI KHAI THÁC

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

12.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Việt Nam về cấp lần đầu và duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC).

(b) Phần này áp dụng đối với tất cả các cá nhân và tổ chức khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại không có AOC của một nước thành viên ICAO khác:

(1) Ở Việt Nam; hoặc

(2) Khai thác quốc tế sử dụng tàu bay đăng ký tại Việt Nam.

(c)[1] Phần này áp dụng đối với:

1. Người thực hiện nhiệm vụ của Người khai thác nói tại khoản b của Điều này;

2. Bên thứ 3 thay mặt cho Người khai thác thực hiện công việc.

12.003 ĐỊNH NGHĨA

(a) Chương này áp dụng các định nghĩa sau:

Ghi chú: Các thuật ngữ khác liên quan đến hàng không được định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Các nguyên tắc yếu tố con người:** Là nguyên tắc áp dụng đối với các kế hoạch, cấp phép, huấn luyện, khai thác và bảo dưỡng hàng không. Các nguyên tắc này tìm kiếm các giao diện an toàn giữa con người và các bộ phận cấu thành của hệ thống khác bằng cách xem xét một cách đầy đủ khả năng của con người;

(2) **Chịu trách nhiệm trực tiếp:** Là người được phân công vào vị trí chịu trách nhiệm các công việc tại một xưởng thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến hay các chức năng khác có ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay;

(3) **Chương trình bảo dưỡng do nhà chế tạo ban hành (MPD):** Là chương trình trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng do nhà sản xuất tàu bay soạn thảo theo

[1] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

quy định đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay hoặc các thiết bị khẩn nguy;

(4) **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có bằng cấp về kỹ thuật và kinh nghiệm về quản lý được Cục HKVN chấp thuận đối với một vị trí làm việc;

(5) **Hệ thống bảo dưỡng tương đương:** Người có AOC có thể thực hiện hoạt động bảo dưỡng thông qua thỏa thuận với một tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO), hoặc có thể tự thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc thay thế, với điều kiện hệ thống bảo dưỡng của người có AOC đã được Cục HKVN phê chuẩn và tương đương với hệ thống bảo dưỡng của tổ chức AMO, ngoại trừ việc xác nhận bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay phải do kỹ thuật viên bảo dưỡng hàng không được cấp giấy phép và năng định phù hợp hoặc chuyên gia sửa chữa hàng không thực hiện phù hợp với quy định trong Phần 5;

(6) **Hệ thống tài liệu an toàn bay:** Là bộ tài liệu có liên quan đến nhau do Người khai thác soạn thảo. Bộ tài liệu này biên soạn và tổ chức các thông tin cần thiết cho khai thác bay và khai thác trên mặt đất, nó tối thiểu phải bao gồm tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;

(7) **Kiểm soát khai thác:** Là thực hiện quyền hạn đối với việc bắt đầu, tiếp tục, chuyển hướng hoặc kết thúc một chuyến bay nhằm đảm bảo an toàn cho tàu bay, tính hiệu quả và đúng luật của chuyến bay;

(8) **Kế hoạch khai thác bay:** Là kế hoạch thực hiện an toàn chuyến bay của Người khai thác dựa trên tính năng của tàu bay, các giới hạn khai thác khác và các điều kiện dự định liên quan trên tuyến đường bay và tại các sân bay;

(9) **Khả năng của con người:** Là năng lực và giới hạn của con người có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả trong hoạt động hàng không;

(10) **Khai thác bay taxi cơ bản:** Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình tối đa được cấp Giấy chứng nhận là 9 ghế hành khách, Người khai thác này có không nhiều hơn:

(i) 05 tàu bay, gồm tối đa 3 loại khác nhau; và

(ii) 05 người lái;

(iii) Đại diện được ủy quyền của Cục HKVN;

(iv) Người có nhiệm vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa cụ thể trên tàu bay.

(11) **Khai thác bay taxi vé tháng:** Là 1 Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay phản lực với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách và/hoặc:

(i) 01 đội tàu bay có nhiều hơn 5 tàu bay, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa 9 ghế hành khách;

(ii) 01 đội có nhiều hơn 3 loại tàu bay khác nhau, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa là 9 ghế hành khách; và/hoặc

(iii) Khai thác 1 tàu bay hoặc nhiều hơn, mỗi tàu bay có sức chứa tối đa nhiều hơn 9 hành khách.

(12) **Khai thác bay taxi một người lái:** Là Người khai thác tàu bay không phải là tàu bay tuốc-bin phản lực có cấu hình được phê chuẩn tối đa là 9 ghế hành khách. Người khai thác này có không nhiều hơn:

(i) Một tàu bay; và

(ii) Một người lái chỉ huy.

(13) **Người có AOC khai thác bay taxi:** Thuật ngữ này áp dụng đối với các nhà khai thác tàu bay với sức chứa tối đa là 19 ghế hành khách. Với mục đích cấp AOC, chia ra làm 3 nhóm Người khai thác loại này với các yêu cầu khác nhau trên cơ sở mức độ phức tạp của loại hình khai thác. Các nhóm đó là:

(i) Khai thác bay taxi chuyên chở hàng 1 người lái;

(ii) Khai thác bay taxi cơ bản; và

(iii) Khai thác bay taxi vé tháng.

(14) **Nhật ký kỹ thuật tàu bay:** Là tài liệu mang theo tàu bay để ghi chép các hỏng hóc và sai lệch phát hiện trong quá trình khai thác, các chi tiết về bảo dưỡng được thực hiện khi tàu bay hoạt động giữa 2 lần bảo dưỡng tại cơ sở bảo dưỡng. Nhật ký kỹ thuật tàu bay còn chứa các thông tin liên quan đến an toàn bay và các dữ liệu bảo dưỡng mà tổ khai thác phải biết;

(15) **Phục vụ trên mặt đất:** Là các dịch vụ cần thiết khi tàu bay đến hoặc đi tại một sân bay, ngoài dịch vụ không lưu;

(16) **Tài liệu kiểm soát bảo dưỡng:** Là tài liệu miêu tả các quy trình cần thiết của nhà khai thác nhằm đảm bảo các công việc bảo dưỡng theo lịch và không theo lịch được thực hiện trên tàu bay đúng thời gian, được kiểm soát và chuẩn xác;

(17) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu do người đứng đầu tổ chức bảo dưỡng ký và được Cục HKVN phê chuẩn nêu chi tiết cơ cấu của tổ chức bảo dưỡng, trách nhiệm quản lý, phạm vi công việc, miêu tả cơ sở nhà xưởng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc hệ thống kiểm tra;

(18) **Tàu bay chở hàng:** Là bất kỳ tàu bay nào chuyên chở hàng hóa và tài sản, trừ hành khách. Trong phạm vi phần này, những người sau đây không được coi là hành khách:

(i) Thành viên tổ bay;

(ii) Nhân viên của Người khai thác được phép chuyên chở trên tàu bay phù hợp với các hướng dẫn trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM);

(19) **Thiết bị ghi dữ liệu bay:** Là bất kỳ một loại thiết bị ghi nào được lắp đặt trên tàu bay với mục đích hỗ trợ cho việc điều tra tai nạn và sự cố;

(20) **Thỏa thuận trao đổi:** Là thỏa thuận cho thuê, thỏa thuận này cho phép nhà vận chuyển hàng không thuê khô và kiểm soát hoặc không kiểm soát hoạt động của tàu bay tại sân bay;

(21) **Thời gian hiệu ứng:** Là khoảng thời gian dự tính một chất lỏng làm tan băng/chống đóng băng sẽ ngăn chặn được sự hình thành sương giá, băng và tuyết trên các bề mặt được bảo vệ của tàu bay;

(22) **Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng:** Là tài liệu chứng nhận công việc bảo dưỡng đã được thực hiện một cách chuẩn xác, phù hợp với các số liệu đã phê chuẩn và các quy trình trong Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương.

12.005 CHỮ VIẾT TẮT

(a) Phần này sử dụng các chữ viết tắt sau đây:

(1) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;

(2) AMO (Approved Maintenance Organization) - Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(3) ATP (Air Transport Pilot) - Người lái tàu bay vận tải thương mại;

(4) CDL (Configuration Deviation List) - Danh mục sai lệch cấu hình;

(5) IMC (Instrument Meteorological Conditions) - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

(6) MEL (Minimum Equipment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu;

(7) TVE (Total Vertical Error) - Tổng sai số chiều cao.

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

12.010 TUÂN THỦ GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải thương mại nếu không có AOC đối với loại hình khai thác thực hiện.

(b) Người khai thác không được thực hiện các loại hình khai thác vận tải thương mại chưa được cho phép trong AOC.

(c)[2] Người có AOC phải luôn duy trì sự tuân thủ các điều khoản, điều kiện cấp Giấy chứng nhận, năng định khai thác và các yêu cầu bảo dưỡng quy định trong AOC.

12.013 HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay làm đơn đề nghị Cục HKVN cấp AOC phải nộp hồ sơ gồm:

(1) Đơn theo mẫu quy định của Cục HKVN;

(2) Các tài liệu chứa đựng đầy đủ các thông tin mà Cục HKVN yêu cầu; và

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.013 hướng dẫn chi tiết về hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.

(b) Người khai thác tàu bay phải nộp hồ sơ đề nghị cấp AOC lần đầu tối thiểu 90 ngày trước ngày dự định khai thác, tài liệu hướng dẫn khai thác và tài liệu kiểm soát bảo dưỡng có thể nộp sau nhưng không muộn hơn 60 ngày trước ngày dự định khai thác.

(c) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp AOC và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(d) Trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp AOC, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

---

[2] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) Trong thời hạn 60 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người làm đơn hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian phê chuẩn AOC.

(f) Người làm đơn đề nghị được khai thác bay taxi 1 người lái phải nộp hồ sơ ít nhất 30 ngày trước ngày dự định khai thác.

(g) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ của Người khai thác, Cục HKVN thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác bay taxi 1 người lái và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ đề nghị cấp AOC cho Người khai thác bay taxi 1 người lái không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian phê chuẩn AOC cho Người khai thác bay taxi 1 người lái sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(h) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác bay taxi 1 người lái để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế.

(i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận Người khai thác bay taxi 1 người lái. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người đề nghị và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian cấp AOC.

12.015 CẤP HOẶC TỪ CHỐI CẤP AOC

(a) Cục HKVN có thể cấp AOC nếu sau khi nghiên cứu và thẩm định thấy Người khai thác tàu bay:

(1) Là pháp nhân việt Nam;

(2) Có trụ sở chính và văn phòng đăng ký ở Việt Nam;

(3) Đáp ứng các quy chế và tiêu chuẩn áp dụng đối với người có AOC và không có AOC do quốc gia thành viên khác cấp tại thời điểm đề nghị;

(4) Có đầy đủ trang, thiết bị kèm theo tài liệu hướng dẫn khai thác để khai thác vận tải thương mại và bảo dưỡng tàu bay một cách an toàn;

(5) Có giấy phép kinh doanh hoặc đăng ký kinh doanh phù hợp theo quy định của pháp luật Việt Nam; và

(6) Trả các loại phí và lệ phí theo quy định.

(b) Cục HKVN có thể từ chối hồ sơ đề nghị cấp AOC khi nhận thấy:

(1) Người khai thác tàu bay không có đầy đủ trang, thiết bị phù hợp để khai thác, bảo dưỡng tàu bay, hoặc không có khả năng thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại một cách an toàn;

(2) Người khai thác tàu bay trước đó đã từng có AOC nhưng đã bị thu hồi; hoặc

(3) Cá nhân được tuyển dụng vào vị trí quan trọng quy định tại Điều 12.060 là người đã góp phần gây ra quá trình thu hồi AOC có mối quan hệ mật thiết hoặc được tuyển dụng vào một vị trí theo yêu cầu của quy chế này.

12.017 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY (AOC)

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay gồm có 2 phần:

(1) Phần 1 để niêm yết có dấu và chữ ký của Cục HKVN;

(2) Phần 2 quy định phạm vi hoạt động, bao gồm các khu vực khai thác, loại tàu bay, các năng định, các điều kiện và giới hạn của AOC; và

(b) Giấy chứng nhận AOC do Cục HKVN cấp có nội dung sau đây:

(1) Tên và địa chỉ (trụ sở chính) của người có AOC;

(2) Ngày cấp và thời hạn hiệu lực của từng trang được cấp;

(3) Miêu tả các loại hình khai thác được phép thực hiện;

(4) Các loại tàu bay được phép sử dụng;

(5) Các khu vực và/hoặc tuyến đường được phép khai thác; và

(6) Các ủy quyền, phê chuẩn và giới hạn đặc biệt khác do Cục HKVN cấp phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng đối với việc khai thác và bảo dưỡng do người có AOC thực hiện.

(c)[3] Đối với mỗi đội tàu bay cùng loại và năng định, Cục Hàng không Việt Nam sẽ cấp các tài liệu sau đây để đặt trong buồng của từng tàu bay do người có AOC khai thác:

1. 01 bản sao AOC được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận;

2. 01 bản sao các năng định, điều kiện và giới hạn của đội tàu bay đó;

3. Các quy định về bản sao của AOC và các năng định được quy định chi tiết tại Phụ lục I và Phụ lục II của Điều 12.017.

(d) Các tài liệu nêu ở khoản (c) trên đây phải có bản tiếng Anh đi kèm.

12.020 THỜI GIAN CÓ HIỆU LỰC CỦA AOC

(a) Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay hoặc một phần của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp sẽ có hiệu lực 12 tháng, trừ khi:

(1) Cục HKVN sửa đổi, đình chỉ, thu hồi hoặc kết thúc hiệu lực của Giấy chứng nhận;

(2) Người có AOC từ bỏ và nộp lại AOC cho Cục HKVN; hoặc

(3) Người có AOC ngừng khai thác trong khoảng thời gian nhiều hơn 60 ngày.

12.023 GIA HẠN VÀ SỬA ĐỔI AOC

(a) Cục HKVN có thể sửa đổi AOC trong các trường hợp:

(1) Vấn đề an toàn trong vận chuyển hàng không thương mại và lợi ích công cộng đòi hỏi phải sửa đổi; hoặc

(2) Người có AOC đề nghị sửa đổi, và Cục HKVN nhận thấy vấn đề an toàn trong vận tải hàng không thương mại và lợi ích công cộng cho phép sửa đổi.

(b) Nếu Cục HKVN thông báo bằng văn bản rằng có trường hợp uy hiếp an toàn đòi hỏi phải sửa đổi ngay lập tức vì lợi ích công cộng và để đảm bảo an toàn trong vận tải hàng không thương mại, thì những sửa đổi đó sẽ có hiệu lực ngay mà không phải chờ đến ngày người có AOC nhận được thông báo.

(c) Người có AOC có thể khiếu nại đối với sửa đổi, song vẫn phải khai thác tàu bay theo sửa đổi đó, trừ khi sửa đổi được hủy bỏ sau đó.

---

[3] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Các sửa đổi do Cục HKVN đề xuất không phải là sửa đổi khẩn cấp sẽ có hiệu lực sau 30 ngày tính từ khi Cục HKVN thông báo cho người có AOC, trừ khi người có AOC khiếu nại bằng văn bản đối với đề xuất này trước ngày sửa đổi có hiệu lực. Khiếu nại sẽ có hiệu lực cho đến khi quá trình khiếu nại kết thúc.

(e) Các sửa đổi do người có AOC đề xuất phải được thực hiện 30 ngày trước ngày dự định khai thác theo các sửa đổi này.

(f) Đơn đề nghị gia hạn AOC phải nộp tối thiểu trước 30 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận AOC, trừ khi có sự đồng ý của Cục HVKN.

(g) Trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị gia hạn, sửa đổi AOC của Người khai thác, Cục HKVN sẽ thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo kết quả thẩm định cho người đề nghị. Trong trường hợp hồ sơ không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ, người làm đơn phải bổ sung và thời gian gia hạn, sửa đổi AOC sẽ chỉ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung theo yêu cầu.

(h) Trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN thực hiện việc kiểm tra nội dung các tài liệu và phối hợp với Người khai thác tàu bay để xây dựng kế hoạch kiểm tra thực tế để gia hạn hoặc sửa đổi AOC.

(i) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm thống nhất kế hoạch kiểm tra thực tế, Cục HKVN tiến hành kiểm tra, nếu kết quả kiểm tra cho thấy người đề nghị hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu đối với các quy định của Phần này, Cục HKVN cấp gia hạn hoặc sửa đổi AOC. Trong trường hợp còn chưa đáp ứng các yêu cầu cụ thể, Cục HKVN sẽ thông báo kết quả cho người làm đơn và thống nhất thời hạn cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng. Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ được tính bổ sung vào thời gian gia hạn hoặc sửa đổi AOC.

(j) Người khai thác không được thực hiện loại hình khai thác vận tải hàng không thương mại đòi hỏi phải sửa đổi trong AOC, trừ khi Người khai thác đã được Cục HKVN phê chuẩn sửa đổi đó.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.023 hướng dẫn về sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 2 Điều 12.023 hướng dẫn về gia hạn Giấy chứng nhận khai thác tàu bay.

(k)[4] Trường hợp bổ sung tàu bay mới vào Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC), trong thời hạn chín mươi ngày (90 ngày) kể từ ngày dự kiến đưa tàu bay vào khai thác, người khai thác tàu bay giải trình bằng văn bản phương án bảo đảm nguồn nhân lực khai thác tàu bay (bao gồm thành viên tổ lái, nhân viên điều độ, khai thác bay), phương án bảo đảm bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay gửi Cục HKVN xem xét, chấp thuận.

CHƯƠNG C: QUÁ TRÌNH PHÊ CHUẨN AOC

12.030 YÊU CẦU VỀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LẦN ĐẦU

(a) Trước khi được cấp AOC, Người khai thác tàu bay phải được Cục HKVN phê chuẩn phù hợp với các quy định về khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác tàu bay trong Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b)[5] Cục Hàng không Việt Nam sẽ không cấp AOC cho đến khi người nộp đơn chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng họ có tổ chức hợp lý, biện pháp để kiểm soát và giám sát hoạt động khai thác bay, chương trình huấn luyện cũng như các hợp đồng phục vụ mặt đất và bảo dưỡng phù hợp với bản chất và loại hình khai thác.

12.033 YÊU CẦU CẤP SỬA ĐỔI, BỔ SUNG AOC[6]

a. Ngoại trừ các quy định khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu, các yêu cầu sửa đổi, bổ sung về quyền hạn khai thác trong AOC nêu sau đây đòi hỏi phải thực hiện một cách đầy đủ quy trình phê chuẩn trước khi hoạt động:

1. Bổ sung kiểu loại và cấu hình tàu bay mới;

2. Khai thác trong mọi điều kiện thời tiết bao gồm tiếp cận bằng thiết bị CAT II, CAT III và cất cánh trong tầm nhìn hạn chế;

3. Các loại dẫn đường theo tính năng (RNP 1…);

---

[4] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[5] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[6] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4. Khai thác trong vùng trời trọng yếu (MNPS, NORPAC, RVSM, CPDLC, Polar…);

5. Khai thác EDTO;

6. Khai thác tàu bay 01 người lái ban đêm và khai thác trong điều kiện IMC. Việc cấp Giấy chứng nhận khai thác bay loại tàu bay có 01 người lái quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.033.

7. Khai thác tàu bay 01 động cơ tuốc-bin vào ban đêm và khai thác trong điều kiện IMC. Việc cấp Giấy chứng nhận cho tàu bay 01 động cơ tuốc-bin quy định tại Phụ lục 2 Điều 12.033.

8. Khai thác trực thăng hạng 3. Việc cấp Giấy chứng nhận khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại quy định tại Phụ lục 3 Điều 12.033.

9. Các nội dung khác theo quy định

12.035 BAY KIỂM CHỨNG

(a)[7] Tổ chức, cá nhân được phép khai thác 01 loại tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi thực hiện thành công các chuyến bay kiểm chứng trong quá trình phê chuẩn AOC của Cục Hàng không Việt Nam trên loại tàu bay đó.

(b)[8] Tổ chức, cá nhân được phép khai thác tàu bay trong khu vực được xác định là đặc biệt hoặc sử dụng hệ thống dẫn đường chuyên ngành khi thực hiện thành công chuyến bay kiểm chứng và chuyến bay xác nhận trong quá trình phê chuẩn AOC của Cục Hàng không Việt Nam.

(c) Các chuyến bay kiểm chứng quy định ở khoản (a) trên đây phải được thực hiện phù hợp với các quy định áp dụng đối với loại hình khai thác và loại tàu bay sử dụng.

(d) Cục HKVN có thể cho phép sai lệch so với quy định trong điều này nếu nhận thấy không cần phải có tính huống đặc biệt nhằm tuân thủ hoàn toàn với điều này.

---

[7] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[8] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 6 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) Không yêu cầu bay kiểm chứng đối với những Người khai thác tàu bay một người lái hoặc bay taxi cơ bản, khi những Người khai thác này đã được kiểm tra tay nghề ban đầu do người được Cục HKVN chỉ định thực hiện.

12.037 KHAI THÁC TẦM BAY MỞ RỘNG (EDTO)[9]

a. Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện khai thác EDTO khi được Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn ngưỡng thời gian cụ thể.

b. Trong khi đánh giá để cấp AOC, Cục Hàng không Việt Nam phải xem xét tuyến đường bay, điều kiện khai thác dự tính và vị trí của sân bay dự bị đầy đủ trên đường bay. Phê chuẩn các loại hình khai thác này phải tính đến các nội dung sau:

1. Quá trình phê chuẩn tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của loại tàu bay;

2. Độ tin cậy của hệ thống lực đẩy;

3. Các quy trình bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay;

4. Hoạt động thực tế của Người khai thác tàu bay;

5. Các phương thức điều phối bay của Người khai thác tàu bay;

6. Chương trình huấn luyện tổ bay của Người khai thác tàu bay.

c. Khi phê chuẩn thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị cho Người khai thác tàu bay và loại tàu bay cụ thể trong khai thác tầm bay mở rộng, Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo rằng:

1. Các giới hạn thời gian khai thác tầm bay mở rộng của các hệ thống chính liên quan đến khai thác EDTO không được vượt quá quy định tại tài liệu AFM và các tài liệu liên quan (đối với tất cả các loại tàu bay);

2. Tàu bay phải được phê chuẩn để khai thác EDTO (đối với tàu bay 02 động cơ tuốc bin).

d. Cục Hàng không Việt Nam khi phê chuẩn thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị đối với tàu bay 02 động cơ tuốc bin phải đảm rằng các yếu tố sau được tính đến để đảm bảo mức độ an toàn theo các quy định của Phụ ước 8 của ICAO:

1. Độ tin cậy của động cơ;

2. Tàu bay được phê chuẩn đủ điều kiện bay khai thác EDTO;

3. Chương trình bảo dưỡng EDTO.

---

[9] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.040 PHÊ CHUẨN GIẢM PHÂN CÁCH CAO

(a) Không ai được thực hiện khai thác bay RVSM trừ khi Cục HKVN đã hoàn thành quá trình phê chuẩn đối với 1 tàu bay hoặc đội bay cụ thể.

(b) Trong khi đánh giá để phê chuẩn, Cục HKVN phải chú ý đến tuyến đường bay, điều kiện khai thác dự tính và tính phù hợp của tàu bay.

(c) Người có AOC phải đảm bảo rằng:

(1) Tính năng dẫn đường phân cách cao của tàu bay đáp ứng các yêu cầu quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.040 về tiêu chuẩn yêu cầu đối với thiết bị độ cao.

(2) Phải soạn thảo các phương thức và chương trình duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay (bảo dưỡng và sửa chữa) phù hợp; và

(3) Phải soạn thảo các phương thức phù hợp cho tổ lái trong tài liệu hướng dẫn khai thác để khai thác trong vùng trời RVSM.

(d) Cục HKVN phải đảm bảo trước khi cho phép một tàu bay hoặc một đội tàu bay cụ thể thực hiện khai thác RVSM, đã quy định đầy đủ về:

(1) Việc nhận báo cáo về tính năng giữ độ cao do cơ quan theo dõi hoạt động RVSM theo từng khu vực; và

(2) Việc thực hiện ngay các biện pháp khắc phục đối với từng tàu bay, hoặc một nhóm tàu bay cùng loại đã được xác định trong các báo cáo là không tuân thủ các yêu cầu giữ độ cao khi khai thác trong vùng trời áp dụng RVSM.

Ghi chú: Trình tự, thủ tục Phê chuẩn giảm phân cách cao được thực hiện như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.043 NHẬN BIẾT VỀ HÀNG NGUY HIỂM VÀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHUYÊN CHỞ HÀNG NGUY HIỂM[10]

a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác vận tải hàng không thương mại khi tuân thủ các yêu cầu của Phần 18 của Bộ QCATHK liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.

---

[10] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 8 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Người khai thác tàu bay không chuyên chở hàng nguy hiểm phải thiết lập:

1. Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm đáp ứng các yêu cầu của Phần này, Phần 14, Phần 18 Bộ QCATHK và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật Phần 1 Chương 4 Bảng 1-5 tương ứng của ICAO;

2. Chính sách và quy trình liên quan đến hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng tối thiểu các yêu cầu của Phụ ước 18, của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và Phần 18 của Bộ QCATHK để đảm bảo rằng nhân viên có thể:

i. Xác định từ chối vận chuyển và báo cáo hàng nguy hiểm không khai báo, bao gồm cả vật liệu và thiết bị của nhà sản xuất (COMAT) trong trường hợp là hàng nguy hiểm;

ii. Báo cáo sự cố và tai nạn liên quan đến hàng nguy hiểm cho Cục Hàng không Việt Nam và Nhà chức trách thích hợp của quốc gia nơi xảy ra sự cố hoặc tai nạn.

c. Người khai thác tàu bay chuyên chở hàng nguy hiểm phải hoàn thành quá trình cấp Giấy chứng nhận theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam để đảm bảo rằng Người khai thác tàu bay chứng minh được sự tuân thủ các yêu cầu của Phần 18 Bộ QCATHK để vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không an toàn, bằng việc thiết lập:

1. Chương trình huấn luyện hàng nguy hiểm đáp ứng các quy định của Phần này, Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK và tài liệu hướng dẫn kỹ thuật Phần 1 Chương 4 Bảng 1-5 tương ứng của ICAO;

2. Chính sách và quy trình liên quan đến hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng tối thiểu các yêu cầu của Phụ ước 18, của tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của ICAO và Phần 18 của Bộ QCATHK để đảm bảo rằng nhân viên có thể:

i. Xác định, từ chối vận chuyển và báo cáo hàng nguy hiểm không khai báo hoặc khai báo sai, bao gồm cả hàng COMAT khi là hàng nguy hiểm;

ii. Báo cáo sự cố và tai nạn liên quan đến hàng nguy hiểm cho Cục Hàng không Việt Nam và Nhà chức trách tích hợp của quốc gia nơi xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

iii. Chấp nhận, phục vụ, lưu kho, vận chuyển, chất và dỡ hàng nguy hiểm bao gồm cả hàng COMAT khi là hàng nguy hiểm;

iv. Cung cấp cho người chỉ huy tàu bay chính xác và tin cậy các thông tin viết tay hoặc in từ máy liên quan đến hàng nguy hiểm vận chuyển trên chuyến bay.

d. Người khai thác có AOC phải đảm bảo tất cả các nhân viên bao gồm cả nhân viên của bên thứ 3 tham gia vào quá trình chấp nhận, phục vụ, chất xếp và bốc dỡ hàng hóa được thông báo về các hạn chế và các yêu cầu về khai thác trong quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm.

12.045 PHÊ CHUẨN CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN KHAI THÁC BỔ SUNG[11]

a. Trừ khi được đề cập đến trong quá trình phê chuẩn ban đầu, các đề nghị tiếp theo đối với phê chuẩn trước khi khai thác phải được thực hiện theo quy trình bao gồm cả công nhận hoặc kiểm chứng:

1. Hệ thống hạ cánh tự động;

2. HUD (hoặc tương đương), EVS, SVS, CVS hoặc bất kỳ sự kết hợp của các hệ thống này thành một hệ thống hỗn hợp;

3. PBN và các biến thể, bao gồm cả RNP-APCH;

4. ADS-C, bao gồm cả CPDLC;

5. ADS-B-IN and -OUT;

6. RCP;

7. EFB;

8. Các phê chuẩn trọng yếu khác được xác định bởi Cục Hàng không Việt Nam hoặc khi các tiêu chuẩn quốc tế thay đổi.

b. Người khai thác tàu bay phải nộp đơn đề nghị phê chuẩn theo mẫu quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

12.047 KHÁC BIỆT KHAI THÁC DỰA TRÊN ĐÁNH GIÁ RỦI RO AN TOÀN[12]

a. Cục Hàng không Việt Nam có thể dựa trên kết quả của đánh giá rủi ro an toàn cụ thể được tiến hành bởi Người khai thác tàu bay mà cho thấy mức độ an

---

[11] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[12] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

toàn tương đương được duy trì để phê chuẩn các khác biệt về khai thác đối với các yêu cầu sau:

1. Việc lựa chọn sân bay dự bị;

2. Yêu cầu nhiên liệu tối thiểu;

3. Các yêu cầu liên quan đến thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị trong khai thác EDTO;

4. Sử dụng HUD (hoặc tương đương), EVS, SVS hoặc CVS.

b. Người khai thác tàu bay phải nộp đơn xin phép khai thác với khác biệt theo mẫu và thể thức được quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam.

c. Các yêu cầu bổ sung liên quan đến đơn đề nghị khai thác với các khác biệt được quy định tại Phụ lục 1, 2 và 3 của Điều 12.047 của Phần này.

CHƯƠNG D: GIÁM SÁT VÀ GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA AOC

12.050 TIẾP TỤC GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN GỐC THEO YÊU CẦU[13]

(a) Người có AOC phải tuân thủ hệ thống giám sát do Cục HKVN quản lý để gia hạn Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay gốc.

(b) Hiệu lực của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay phụ thuộc vào việc Người khai thác tàu bay duy trì việc tuân thủ các quy định khi được cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay gốc dưới sự giám sát của Cục HKVN.

12.053 TIẾP CẬN ĐỂ KIỂM TRA

(a) Để Cục HKVN có thể xác định sự tuân thủ các quy định về an toàn có liên quan được quy định tại Bộ quy chế an toàn hàng không này, người có AOC phải:

(1) Tạo điều kiện để Cục HKVN tiếp cận và phối hợp với bất kỳ tổ chức, cơ sở và tàu bay nào của mình;

(2) Đảm bảo Cục HKVN được tiếp cận và phối hợp với bất kỳ tổ chức, cơ sở nào mà người có AOC đã ký hợp đồng cung cấp dịch vụ khai thác vận tải hàng không thương mại và bảo dưỡng; và

---

[13] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(3) Tạo điều kiện cho Cục HKVN tiếp cận một cách dễ dàng và liên tục buồng lái tàu bay trong khi khai thác bay.

(b) Người có AOC phải bố trí cho người được ủy quyền của Cục HKVN vị trí ghế phụ dễ quan sát trên mỗi tàu bay nơi các hoạt động và đối thoại của tổ lái có thể nhận biết được một cách dễ dàng.

Ghi chú: Sự phù hợp của vị trí ghế ngồi và khả năng theo dõi các hoạt động của tổ lái, các đối thoại và liên lạc vô tuyến do Cục HKVN xác định.

(c) Vị trí quan sát nói trên (chỗ ngồi, mặt nạ ô-xy và hệ thống đàm thoại nội bộ) phải luôn trong trạng thái hoạt động. Trong trường hợp vị trí quan sát được người được ủy quyền của Cục HKVN xác định là không hoạt động, người có AOC phải:

(1) Bố trí cho người được ủy quyền của Cục HKVN vị trí khác trong khoang hành khách; và

(2) Thực hiện các sửa chữa cần thiết vị trí quan sát phía trước trong vòng 3 ngày.

(d) Trường hợp Người khai thác từ chối không cho người được ủy quyền của Cục HKVN tiếp cận buồng lái, phải kịp thời có báo cáo giải trình nguyên nhân gửi lên Cục HKVN.

12.055 THỰC HIỆN THỬ NGHIỆM VÀ KIỂM TRA

(a) Cục HKVN thực hiện gia hạn AOC của Người khai thác khi Người khai thác đã nộp đủ hồ sơ theo quy định.

(b) Người có AOC có trách nhiệm tạo điều kiện cho Cục HKVN thực hiện kiểm tra và thanh tra tại mọi nơi, mọi thời điểm nhằm xác định tính tuân thủ của người có AOC với luật, quy chế áp dụng, và các điều khoản, điều kiện trong AOC.

(c) Người có AOC phải lưu giữ tại cơ sở khai thác chính các tài liệu sau đây:

(1) Tất cả các phần của AOC còn hiệu lực;

(2) Tất cả các phần của Tài liệu hướng dẫn khai thác và hướng dẫn bảo dưỡng của đơn vị mình;

(3) Một danh mục hiện hành nêu vị trí, chức vụ của các cá nhân chịu trách nhiệm từng loại hồ sơ, tài liệu và báo cáo mà Người khai thác phải lưu giữ theo quy định của luật, các quy chế và tiêu chuẩn hàng không áp dụng.

(d) Người có AOC một người lái phải gửi hồ sơ đến Cục HKVN.

(e) Việc người có AOC không trình Cục HKVN tất cả các phần của Giấy chứng nhận AOC, tài liệu hướng dẫn khai thác và hướng dẫn bảo dưỡng, các hồ sơ, tài liệu, báo cáo khi được yêu cầu có thể dẫn đến việc Cục HKVN đình chỉ một phần hoặc toàn bộ AOC.

CHƯƠNG E: QUẢN LÝ GIẤY CHỨNG NHẬN AOC

12.060 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Giám đốc điều hành phải được Cục HKVN chấp thuận và có quyền hạn nhằm đảm bảo tất cả các hoạt động khai thác bay và bảo dưỡng được cung cấp tài chính và được thực hiện với tiêu chuẩn an toàn cao nhất theo quy định của Cục HKVN.

(b)[14] Khi thực Khi thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại, người có AOC phải bổ nhiệm các cá nhân chịu trách nhiệm chính, cuối cùng trước Giám đốc điều hành về quản lý và giám sát trong các lĩnh vực sau:

(1) Khai thác bay;

(2) Hệ thống bảo dưỡng;

(3) Huấn luyện tổ bay;

(4) Khai thác mặt đất;

(5) An toàn.

(c)[15] Những người này phải chứng minh năng lực hàng không dân dụng và chính thức thực hiện chức năng được phân công phụ trách trong quá trình khai thác của người có AOC, đồng thời những người này phải đảm nhiệm các vị trí hành chính ngang hàng nhau.

(d)[16] Người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát khai thác bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

---

[14] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 3 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[15] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 3 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[16] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Có Giấy phép người lái tàu bay vận tải thương mại (ATPL) với năng định phù hợp đối với ít nhất một loại tàu bay đang khai thác của người khai thác tàu bay còn hiệu lực. Trong trường hợp Giấy phép ATP và năng định của người chịu trách nhiệm chính không còn hiệu lực thì phải bổ nhiệm cấp phó có Giấy phép với năng định phù hợp đối với ít nhất một loại tàu bay đang khai thác của người khai thác tàu bay còn hiệu lực;

2. Có 03 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

(e)[17] Người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát huấn luyện tổ bay phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

1. Có Giấy phép người lái tàu bay vận tải thương mại (ATPL) với các năng định phù hợp đối với tối thiểu một loại tàu bay của Người khai thác và có năng định giáo viên bay của còn hiệu lực;

2. Có 03 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

3. Trong trường hợp Người lái không có bằng ATPL, Cục Hàng không Việt Nam có thể xem xét chấp nhận Giấy phép người lái thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị nếu các yêu cầu đối với PIC với loại hình khai thác thực hiện chỉ đòi hỏi giấy phép thương mại.

(g)[18] Người chịu trách nhiệm về hệ thống bảo dưỡng phải đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu sau:

1. Đã được huấn luyện phù hợp với Phần 5 và Phần 7 của Bộ QCATHK;

2. Đã có tối thiểu 03 năm làm việc trong công tác bảo dưỡng tàu bay.

(h)[19] Người quản lý về an toàn phải đáp ứng tiêu chuẩn tối thiểu sau: có ít nhất 03 năm kinh nghiệm về quản lý khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay và có đầy đủ kiến thức về hệ thống quản lý an toàn.

---

[17] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[18] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[19] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(i)[20] Người chịu trách nhiệm khai thác mặt đất phải đáp ứng tiêu chuẩn tối thiểu sau: có kinh nghiệm và kiến thức đầy đủ về chính sách và quy trình khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay.

(k)[21] Người quản lý được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam và các cá nhân ở vị trí kiểm soát khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay phải đảm bảo:

1. Đã được huấn luyện, có đủ kinh nghiệm và trình độ;

2. Tuân thủ các quy định pháp luật liên quan và đảm bảo an toàn hoạt động khai thác;

3. Có kiến thức về các hoạt động khai thác hàng không:

i. Tiêu chuẩn an toàn và kinh nghiệm khai thác hàng không;

ii. Bộ QCATHK này;

iii. Năng định khai thác được phê chuẩn;

iv. Yêu cầu bảo dưỡng và đủ điều kiện bay;

v. Tài liệu hướng dẫn khai thác.

(l)[22] Người khai thác tàu bay phải:

1. Tuyên bố trong phần chính sách chung của tài liệu hướng dẫn khai thác bay nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của những cá nhân đảm nhiệm các vị trí theo yêu cầu của Điều này;

2. Liệt kê trong tài liệu hướng dẫn khai thác tên và địa chỉ công tác của các cá nhân được giao giữ các vị trí theo yêu cầu của Điều này;

3. Thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam trong vòng 10 ngày bất kỳ thay đổi nào liên quan đến nhân sự của các vị trí được liệt kê.

---

[20] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[21] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[22] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 11 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.063 CƠ SỞ KHAI THÁC

(a) Người có AOC không có năng lực bảo dưỡng tàu bay luôn phải đảm bảo duy trì cơ sở khai thác chính của mình và cơ sở bảo dưỡng chính thông qua việc ký hợp đồng tất cả các loại hình bảo dưỡng với các tổ chức AMO được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 hoặc tương đương.

(b) Người có AOC được phép thực hiện bảo dưỡng theo quy định trong Phần 5 phải duy trì cơ sở khai thác và bảo dưỡng chính của mình.

(c) Người có AOC có thể thiết lập cơ sở khai thác chính và cơ sở bảo dưỡng chính tại cùng một địa điểm hoặc ở những địa điểm khác nhau.

(d) Người có AOC phải thông báo bằng văn bản cho Cục HKVN về dự định thiết lập hoặc thay đổi địa điểm của 2 cơ sở nói trên 30 ngày trước khi thực hiện dự định này.

(e) Người khai thác bay taxi 1 người lái không yêu cầu phải có cơ sở khai thác hoặc bảo dưỡng, song phải xác định vị trí và cá nhân được phân công lưu giữ các hồ sơ yêu cầu của mình, và phải sẵn sàng cung cấp cho người có thẩm quyền khi được yêu cầu.

12.065 TRANG THIẾT BỊ

(a) Người có AOC phải duy trì các trang thiết bị phục vụ cho khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay tại cơ sở hoạt động chính. Trang thiết bị phải phù hợp với khu vực khai thác và loại hình khai thác.

(b) Người có AOC phải có đầy đủ trang thiết bị phục vụ mặt đất tại mỗi sân bay mà mình sử dụng nhằm đảm bảo phục vụ công tác cân bằng trọng tải, chất xếp tải an toàn cho tất cả các chuyến bay.

(c) Người khai thác bay taxi 1 người lái hoặc taxi cơ bản không yêu cầu phải có trang thiết bị hoặc nhân viên phục vụ, song phải có mặt tại tàu bay khi các dịch vụ đang được cung cấp cho tàu bay.

12.067 HỆ THỐNG TÀI LIỆU AN TOÀN BAY

(a) Người có AOC phải duy trì hệ thống tài liệu an toàn bay cung cấp cho nhân viên của mình các chính sách và phương thức phù hợp thông qua một hệ thống tài liệu hướng dẫn kết hợp nhằm đảm bảo mức an toàn cao nhất trong khai thác hàng không.

(b) Mỗi tài liệu hướng dẫn yêu cầu trong Phần này phải:

(1) Bao gồm các chỉ dẫn và thông tin cần thiết cho phép các nhân viên liên quan thực hiện nhiệm vụ và trách nhiệm của mình ở mức an toàn cao;

(2) Phải định dạng sao cho thuận lợi cho việc rà soát và có một hệ thống cho phép xác định được trạng thái sửa đổi hiện hành của từng tài liệu hướng dẫn;

(3) Có ghi ngày sửa đổi cuối cùng trên từng trang liên quan;

(4) Không trái với bất kỳ quy chế áp dụng nào của Việt Nam và phạm vi khai thác của người có AOC; và

(5)[23] Ghi cụ thể các tham chiếu tới các quy định trong Bộ QCATHK để chỉ rõ việc tuân thủ.

(c) Không được bắt buộc áp dụng bất kỳ một chính sách, một phương thức khai thác bay hoặc một chức năng duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay trước khi phối hợp với Cục HKVN.

(d) Người có AOC phải trình Cục HKVN phê chuẩn các chính sách và quy trình dự kiến áp dụng tối thiểu 30 ngày trước ngày dự định thực hiện.

12.068 THỰC HIỆN CÔNG VIỆC BỞI BÊN THỨ 3[24]:

a. Người khai thác được phép chỉ định Bên thứ ba để thay mặt Người khai thác thực hiện công việc khi Bên thứ ba được cung cấp các chính sách và quy trình của Người khai thác.

b. Bên thứ ba khi thay mặt Người khai thác thực hiện công việc phải sử dụng chính sách và quy trình của Người khai thác để thực hiện công việc đó.

c. Người khai thác phải thực hiện đánh giá, kiểm tra những công việc được thực hiện bởi Bên thứ ba để đảm bảo rằng những công việc đó được thực hiện tuân thủ chính sách và quy trình của Người khai thác.

12.070 KẾ HOẠCH KHAI THÁC

(a) Khi thiết lập kế hoạch khai thác bay người có AOC phải:

---

[23] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[24] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Dự tính đủ thời gian để phục vụ tàu bay một cách đầy đủ tại các điểm dừng trung gian; và

(2) Xem xét điều kiện gió hiện hành trên đường bay và tốc độ bay bằng đối với từng loại tàu bay.

(b) Tốc độ bay bằng áp dụng trong kế hoạch bay không được lớn hơn tốc độ bay bằng quy định của các động cơ tàu bay.

12.073 HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG VÀ CHƯƠNG TRÌNH ĐÁNH GIÁ CHẤT LƯỢNG

(a)[25] Người có AOC phải thiết lập Chương trình đảm bảo chất lượng là một phần của Hệ thống quản lý an toàn và bổ nhiệm người phụ trách chất lượng để theo dõi sự tuân thủ và thực hiện đầy đủ của các quy trình yêu cầu nhằm đảm bảo thực hành khai thác an toàn, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay. Theo dõi sự tuân thủ bao gồm hệ thống phản hồi đến giám đốc điều hành để có biện pháp khắc phục khi cần thiết.

(b) Người có AOC phải đảm bảo mỗi hệ thống chất lượng có chương trình đảm bảo chất lượng. Chương trình đảm bảo chất lượng phải có các quy trình nhằm xác định tất cả các hoạt động khai thác được thực hiện phù hợp với yêu cầu, tiêu chuẩn và phương thức áp dụng.

(c) Chương trình đánh giá chất lượng, người phụ trách chất lượng phải được Cục HKVN chấp thuận.

(d) Người có AOC phải miêu tả hệ thống đánh giá chất lượng trong các tài liệu phù hợp.

(e) Trái với quy định tại khoản (a) nói trên, Cục HKVN có thể chấp thuận việc bổ nhiệm hai cán bộ phụ trách chất lượng, một cán bộ chịu trách nhiệm về khai thác và một cán bộ chịu trách nhiệm về bảo dưỡng với điều kiện người có AOC phải chỉ định một bộ phận quản lý chất lượng để đảm bảo việc áp dụng của hệ thống chất lượng được thực hiện đồng bộ trong toàn bộ quá trình khai thác.

(f) Người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải thiết lập chương trình đánh giá chất lượng nhưng phải chịu sự giám sát của Cục HKVN hoặc người được Cục HKVN ủy quyền.

---

[25] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 13 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.075 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

(a)[26] Người có AOC phải thiết lập một Hệ thống quản lý an toàn tuân thủ theo các quy định tại Chương I của Phần 1 và được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải xác định một cách rõ ràng giới hạn trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức của Người khai thác, bao gồm cả trách nhiệm an toàn của một bộ phận của lãnh đạo liên quan.

(c) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải bao gồm các trách nhiệm phòng ngừa tai nạn với các nội dung sau:

(1) Quản lý phương pháp báo cáo, cả báo cáo có hoặc không có danh tính, và khắc phục các vấn đề liên quan đến an toàn xảy ra và gửi phản hồi đến nhân viên khai thác;

(2) Đánh giá xu hướng hoặc mô hình bất lợi trong ngành hàng không và của người có AOC;

(3) Thực hiện giảng bình vì mục đích đảm bảo an toàn; và

(4) Phát hành các bản tin an toàn và tiêu chuẩn hóa.

(d)[27] Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 20.000 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg hoặc chở trên 09 hành khách phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu sau:

(1) Chương trình phân tích dữ liệu bay không mang mục đích để xử lý vi phạm và phải có các biện pháp bảo vệ các nguồn dữ liệu an toàn;

(2) Trong trường hợp Người có AOC ký hợp đồng thực hiện chương trình phân tích dữ liệu bay với đối tác bên ngoài thì vẫn phải chịu toàn bộ trách nhiệm trong việc duy trì hoạt động của chương trình này;

(3) Người khai thác tàu bay phải báo cáo Cục HKVN hàng tháng về việc khai thác các đội bay theo AOC được cấp.

---

[26] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 5 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[27] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 5 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(e)[28] Người khai thác tàu bay có AOC phải thực hiện các công việc sau như một phần hoạt động của Hệ thống quản lý an toàn:

1. Thiết lập hệ thống tài liệu an toàn bay cho việc sử dụng, hướng dẫn trong khai thác, bảo dưỡng tàu bay.

2. Đánh giá cấp độ dịch vụ khẩn nguy cứu hỏa (RFFS) tại các sân bay dự định khai thác được mô tả trong kế hoạch bay khai thác để đảm bảo phù hợp với tàu bay dự kiến khai thác sử dụng tại các sân bay đó.

12.076 HỢP ĐỒNG PHỤC VỤ MẶT ĐẤT[29]

a. Người có AOC hoặc đơn vị có hợp đồng cung cấp dịch vụ mặt đất cho người khai thác tàu bay có AOC phải có một cơ cấu tổ chức được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam với trách nhiệm và thẩm quyền điều hành các hoạt động khai thác mặt đất bao gồm:

1. Hoạt động tại sân đỗ;

2. Phục vụ hành khách;

3. Phục vụ hành lý;

4. Dịch vụ khoang khách;

5. Trọng lượng và cân bằng trọng tải;

6. Thiết bị hỗ trợ mặt đất;

7. Cung cấp dịch vụ nhiên liệu.

b. Bên cạnh các hướng dẫn khai thác tàu bay cụ thể, Người có AOC phải có tài liệu hướng dẫn phục vụ tàu bay được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam bao gồm các hoạt động khai thác mặt đất:

1. Quá trình phục vụ, quy trình và công việc thực tế;

2. Các chương trình huấn luyện;

3. Chính sách hợp đồng.

---

[28] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 14 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[29] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 15 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

c. Người có AOC phải có quy trình được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam để các hoạt động phục vụ mặt đất được đảm bảo và phù hợp trong trường hợp tất cả hoặc một phần nhiệm vụ liên quan đến phục vụ mặt đất được ủy quyền cho công ty phục vụ mặt đất đảm nhiệm.

d. Người có AOC phải cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam danh sách cập nhật các công ty phục vụ mặt đất và các công việc cụ thể ủy quyền cho các đơn vị này thực hiện thay mặt Người có AOC tại tất cả các sân bay có hoạt động khai thác.

e.[30] Thời hạn chấp thuận đối với đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất, Hợp đồng cung cấp dịch vụ mặt đất không quá 02 năm.

12.077 CHƯƠNG TRÌNH AN NINH

(a) Người có AOC phải có chương trình an ninh nhằm đảm bảo:

(1) Tất cả các nhân viên liên quan nắm vững và tuân thủ các yêu cầu liên quan trong chương trình an ninh quốc gia của Việt Nam;

(2) Các nhân viên này được làm quen với các biện pháp và kỹ thuật phòng ngừa cho hành khách, hành lý, hàng hóa, thư tín, thiết bị, thiết bị dự phòng dự định chuyên chở trên tàu bay để họ có thể tham gia vào việc phòng chống các hành động phá hoại hoặc các hình thức can thiệp bất hợp pháp khác;

(3) Các nhân viên này có thể đưa ra các hành động phù hợp để ngăn chặn các hành động can thiệp bất hợp pháp như phá hoại hoặc chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp nhằm giảm thiểu hậu quả xấu khi chúng xảy ra;

(4) Ngay lập tức cùng với tổ bay lập báo cáo về việc can thiệp bất hợp pháp gửi cho nhà chức trách địa phương nơi xảy ra sự cố và Cục HKVN;

(5) Tất cả các tàu bay phải mang theo danh mục các phương thức tìm kiếm vũ khí, chất nổ và các vật dụng nguy hiểm khác giấu trên tàu bay, các phương thức này phải phù hợp với loại tàu bay;

(6) Danh mục các phương thức tìm kiếm nói trên phải được hỗ trợ bởi tài liệu hướng dẫn về:

(i) Tiến trình thực hiện khi phát hiện có bom hoặc đồ vật đáng ngờ trên tàu bay, và

(ii) Các thông tin về địa điểm nguy hiểm nhất cụ thể của tàu bay.

---

[30] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(7) Nếu có bất kỳ thứ vũ khí nào được chấp nhận chuyên chở trên tàu bay thì trong tài liệu hướng dẫn khai thác phải có quy định phương pháp chuyên chở các vũ khí này sao cho không ai có thể tiếp cận được trong suốt thời gian bay.

12.079 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH[31]

a. Chương này đưa ra các quy định về lưu trữ hồ sơ của Người có AOC. Các hồ sơ của Chương này không bao gồm các mẫu biểu và hồ sơ yêu cầu bởi các quy định hàng không khác đối với hoạt động khai thác dự kiến.

b. Các hồ sơ tại Chương này phải tuân thủ nội dung và thời hạn lưu trữ theo quy định.

CHƯƠNG F: HỒ SƠ NGƯỜI KHAI THÁC CÓ AOC

12.080 CÁC YÊU CẦU VỀ HỒ SƠ

(a) Người có AOC phải đảm bảo ghi đầy đủ tất cả các hồ sơ yêu cầu trong Phần này:

(1) Đối với bằng cấp và kinh nghiệm của cá nhân hoặc tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay: trước khi sử dụng cá nhân đó hoặc tàu bay, thiết bị tàu bay vào khai thác vận tài hàng không thương mại;

(2) Đối với tất cả các hồ sơ khác, phải cung cấp đầy đủ các thông tin cần thiết cho người sơ. được giao nhiệm vụ ghi hồ

(b) Người có AOC phải đảm bảo có các quy trình để cung cấp thông tin một cách kịp thời cho người được giao nhiệm vụ ghi một hồ sơ cụ thể sao cho hồ sơ được liên tục cập nhật và luôn sẵn sàng cho việc xem xét lập kế hoạch và thực hiện khai thác vận tài hàng không thương mại.

(c) Người ghi một hồ sơ cụ thể phải được giao nhiệm vụ này bằng văn bản, phải được huấn luyện và hướng dẫn cách ghi hồ sơ sao cho chính xác và kịp thời.

(d) Người được giao nhiệm vụ ghi và/hoặc ký hồ sơ yêu cầu trong Phần này phải ghi một cách chính xác và kịp thời sao cho các hồ sơ sử dụng để lập kế hoạch và thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại phản ánh được chính xác hoàn cảnh tại thời điểm sử dụng.

(e) Hồ sơ sử dụng cho mục đích khai thác và bảo dưỡng phải được ghi bằng mực hoặc bút không tẩy được, trừ khi Cục HKVN có quy định khác.

---

[31] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.081 LƯU TRỮ HỒ SƠ BẮT BUỘC[32]

Người có AOC phải lưu trữ các hồ sơ theo yêu cầu bắt buộc với thời hạn tối thiểu được quy định tại Phần này và tổng hợp trong Phụ lục 1 Điều 12.081.

12.083 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HỒ SƠ NHÂN VIÊN[33]

(a) Người có AOC phải duy trì hồ sơ còn hiệu lực về bằng cấp và quá trình huấn luyện của tất cả các nhân viên trong công ty và của nhân viên hợp đồng liên quan đến kiểm soát khai thác, khai thác bay, khai thác trên mặt đất và bảo dưỡng.

(b) Người có AOC phải duy trì hồ sơ của thành viên tổ bay, các nhân viên thực hiện nhiệm vụ kiểm soát khai thác với đầy đủ các chi tiết nhằm xác định việc đáp ứng các yêu cầu về trình độ và kinh nghiệm để thực hiện nhiệm vụ khai thác vận tải hàng không thương mại đối với các nhân viên đó.

(c) Hồ sơ, nội dung và hình thức của hồ sơ phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng trong vận tải thương mại.

(d) Hồ sơ phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC và của từng cá nhân cụ thể.

(e) Hồ sơ của một cá nhân phải được người có AOC lưu giữ ở nơi an toàn tối thiểu 6 tháng sau khi cá nhân đó không còn làm việc cho người có AOC nữa.

(f) Cục HKVN sẽ xem xét việc phê chuẩn phương pháp lưu giữ một phần thông tin trong các hồ sơ nói trên bằng hệ thống máy tính. Nếu không có phê chuẩn của Cục HKVN thì các hồ sơ được lưu giữ bằng hệ thống máy tính chỉ được coi là phương án dự phòng.

12.085 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC được phép thực hiện các công việc bảo dưỡng phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của nhân viên bảo dưỡng trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

---

[32] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 17 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[33] Tiêu đề Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 18 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.087 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA NHÂN VIÊN KIỂM SOÁT TẢI

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của nhân viên kiểm soát tải trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

12.090 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA THÀNH VIÊN TỔ LÁI

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của thành viên tổ lái trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b) Mỗi thành viên tổ lái phải được cung cấp hồ sơ tóm tắt hiện hành chứng minh các nhân viên này đã hoàn thành yêu cầu về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ.

12.093 HỒ SƠ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại của tiếp viên hàng không trong đó khẳng định các nhân viên này có đủ bằng cấp và kinh nghiệm hiện tại theo yêu cầu của các phần liên quan của Quy chế hàng không dân dụng

(b) Mỗi tiếp viên hàng không phải được cung cấp hồ sơ tóm tắt hiện hành chứng minh các nhân viên này đã hoàn thành yêu cầu về huấn luyện ban đầu và huấn luyện định kỳ.

12.095 HỒ SƠ THỜI GIAN BAY VÀ THỜI GIAN LÀM NHIỆM VỤ CỦA THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ tối thiểu được phân công, và thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ thực tế của các thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không theo yêu cầu tại Phần 15 đối với các nhân viên này.

12.097 HỒ SƠ VỀ LIỀU LƯỢNG BỨC XẠ VŨ TRỤ

(a) Người có AOC phải duy trì hồ sơ xác định tổng liều lượng bức xạ vũ trụ mà mỗi thành viên tổ bay bị nhiễm trong khoảng thời gian 12 tháng theo lịch trước đó.

12.100 HỒ SƠ VỀ BẰNG CẤP CỦA NHÂN VIÊN KIỂM SOÁT KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải có hồ sơ về bằng cấp của các nhân viên kiểm soát khai thác theo yêu cầu tại các Phần 14 và 16 đối với các nhân viên này.

12.103 NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH/KỸ THUẬT TÀU BAY

(a)[34] Người có AOC phải có nhật ký kỹ thuật của từng tàu bay, trong đó ghi: các lần nạp nhiên liệu và dầu; hỏng hóc và theo dõi xu hướng của hỏng hóc; các công việc bảo dưỡng, kiểm tra đã thực hiện trên tàu bay đó.

(b)[35] Nhật ký, nội dung và hình thức của nhật ký phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng trong vận tải hàng không thương mại. Nội dung của nhật ký kỹ thuật tàu bay của Người có AOC được quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.103.

(c) Mỗi trang phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC, được đánh số riêng lẻ duy nhất và theo đúng thứ tự tiến dần.

(d) Mỗi quyển nhật ký kỹ thuật chỉ được dùng cho một tàu bay cụ thể cho đến hết số trang.

(e) Mỗi trang được đánh số phải có tối thiểu là ba liên: 1 liên gốc màu trắng, và các liên khác được quy định màu riêng biệt.

(f) Tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ an toàn tối thiểu 12 tháng sau ngày cuối cùng được ghi trong tài liệu.

(g) Nếu muốn sử dụng phương pháp ghi khác, người có AOC phải trình mẫu và các phương thức lên Cục HKVN để đánh giá về mặt kỹ thuật và phê chuẩn trước khi sử dụng phương pháp này trong vận tải hàng không thương mại.

12.104 HỒ SƠ NHIÊN LIỆU VÀ DẦU[36]

a. Người có AOC phải có hồ sơ nhiên liệu để chứng minh các yêu cầu liên quan đối với việc cung cấp nhiên liệu và phục vụ phù hợp được đáp ứng cho từng chuyến bay.

---

[34] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 19 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[35] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 19 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[36] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Nếu Người có AOC không sử dụng nhật ký kỹ thuật tàu bay như là phương pháp lưu trữ chính, phương pháp dự định sử dụng thực tế phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn riêng biệt.

c. Người có AOC phải có hồ sơ dầu để chứng minh xu hướng tiêu thụ dầu được xem xét và đảm bảo tàu bay có đủ lượng dầu cần thiết để hoàn thành chuyến bay đối với từng chuyến bay.

d. Hồ sơ nhiên liệu và dầu phải được lưu trữ bởi Người khai thác trong vòng 03 tháng.

12.105 LÝ LỊCH MÁY BAY, ĐỘNG CƠ, ĐỘNG CƠ PHỤ, CÁNH QUẠT VÀ SỔ GHI CHÉP CẢI TIẾN TÀU BAY

(a) Người có AOC phải có lý lịch tàu bay, động cơ chính, động cơ phụ và sổ ghi chép cải tiến tàu bay trong đó ghi tất cả các công việc bảo dưỡng, kiểm tra, thanh tra, sửa chữa, cải tiến đối với từng tàu bay.

(b) Nội dung và hình thức của các lý lịch tàu bay, động cơ chính, động cơ phụ và sổ ghi chép cải tiến tàu bay và cách thức ghi chép phải được thực hiện theo quy định của Cục HKVN trong Phần 20.

(c) Mỗi trang phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC, được đánh số riêng lẻ duy nhất và theo đúng thứ tự tiến dần.

(d) Tài liệu được đánh số duy nhất theo thứ tự tiến dần này sẽ được giao cho từng tàu bay cụ thể của người có AOC để sử dụng cho đến khi hết tất cả các trang.

(e) Tài liệu này phải được người có AOC lưu giữ an toàn trong suốt thời gian tàu bay được người có AOC đó khai thác, và trong 12 tháng sau khi tàu bay hoàn toàn ngừng khai thác hoặc bị phá hủy hoàn toàn.

(f) Nếu muốn sử dụng phương pháp khác, người có AOC phải trình mẫu và các phương thức lên Cục HKVN để đánh giá về mặt kỹ thuật và phê chuẩn trước khi sử dụng phương pháp này trong vận tải hàng không thương mại.

12.107 TÓM TẮT CÁC HỎNG HÓC ĐƯỢC PHÉP TRÌ HOÃN SỬA CHỮA

(a) Trên mỗi tàu bay của người có AOC phải có sổ ghi các hỏng hóc được phép trì hoãn sửa chữa của tàu bay đó. Quyển sổ này được đính kèm hoặc đưa vào trong nhật ký kỹ thuật tàu bay.

(b) Sổ này có thể được in vào trong nhật ký kỹ thuật tàu bay hoặc đính kèm vào bìa của nhật ký và phải có các thông tin theo quy định của Cục HKVN.

12.110 HỒ SƠ TÓM TẮT TRẠNG THÁI VÀ KIỂM TRA TÀU BAY

(a) Trên mỗi tàu bay của người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải duy trì chương trình duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay phải có hồ sơ tóm tắt về khung sườn, động cơ, cánh quạt, các thiết bị hiện có trên tàu bay và các trạng thái về:

(1) Các đợt kiểm tra yêu cầu;

(2) Các lần thay thế yêu cầu; và

(3) Sự tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD).

(b) Hồ sơ này phải làm theo mẫu và theo phương pháp được Cục HKVN chấp thuận.

12.113 HỒ SƠ LẬP KẾ HOẠCH VỀ TÍNH TẢI VÀ CÂN BẰNG TRỌNG TẢI

(a) Người có AOC phải có bản kê trọng tải của từng tàu bay cụ thể tóm tắt việc tính toán trọng lượng, cân bằng, và tính năng cho mỗi chuyến bay vận tải hàng không thương mại.

(b)[37] Bảng kê trọng tải, nội dung và quy trình sử dụng phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng trong vận tải hàng không thương mại.

(c) Mỗi trang của bảng cân bằng trọng tải phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC.

(d) Mỗi trang được đánh số phải được làm thành hai liên: một liên gốc và một liên có thể tháo ra được để lưu giữ.

(e) Người có AOC phải lưu giữ an toàn tài liệu nói trên, các thông tin về hành khách và vận đơn hàng hóa tối thiểu trong 3 tháng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.113 để có chi tiết về nội dung lập kế hoạch về tính tải và cân bằng trọng tải.

12.115 HỒ SƠ LẬP KẾ HOẠCH BAY

(a) Người có AOC phải có tài liệu lập kế hoạch bay, trong đó ghi các thông tin về tuyến đường bay theo kế hoạch, tính toán lượng nhiên liệu tối thiểu, điều kiện thời tiết áp dụng, NOTAMs và chọn sân bay dự bị cho mỗi chuyến bay vận tải hàng không thương mại.

---

[37] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 21 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Tài liệu lập kế hoạch bay, nội dung tài liệu, phương thức sử dụng, hình thức lưu giữ phải được liệt kê trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) trước khi sử dụng phương pháp trong vận tải hàng không thương mại; Kế hoạch bay không lưu có thể được lập bằng phương thức điện tử nhưng phải đáp ứng đầy đủ các nội dung quy định của Điều này.

(c) Mỗi trang phải có dấu hiệu nhận dạng của người có AOC, được đánh số riêng lẻ duy nhất và theo đúng thứ tự tiến dần.

(d) Mỗi trang phải được đánh số duy nhất theo thứ tự tiến dần và làm thành 2 bản: 1 bản gốc và 1 bản sao không có các-bon có thể tháo ra được.

(e) Tài liệu lập kế hoạch bay được lập cho từng tàu bay cụ thể của người có AOC để sử dụng cho đến khi hết tất cả các trang.

(f) Người có AOC phải lưu giữ an toàn tài liệu nói trên và các tài liệu hỗ trợ khác tối thiểu trong 3 tháng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.115 để có chi tiết về nội dung của kế hoạch bay.

(g)[38] Trường hợp Người có AOC quyết định sử dụng phương pháp khác, Người có AOC phải nộp biểu mẫu và quy trình lên Cục Hàng không Việt Nam để đánh giá kỹ thuật và phê chuẩn trước khi sử dụng trong vận tải hàng không thương mại. Nội dung lập kế hoạch về tính tải và cân bằng trọng tải được quy định chi tiết tại Phụ lục 1 Điều 12.113.

12.117 HỒ SƠ CÁC THIẾT BỊ KHẨN NGUY VÀ THIẾT BỊ CỨU SINH CỦA TÀU BAY

(a) Người có AOC phải đảm bảo các danh mục chứa đựng các thông tin về thiết bị khẩn nguy và cứu sinh mang trên tất cả các tàu bay vận tải hàng không thương mại luôn luôn sẵn sàng để có thể liên lạc ngay lập tức với cơ sở tìm kiếm cứu nạn.

(b) Các thông tin nói trên bao gồm:

(1) Số lượng, màu sắc và loại xuồng cứu sinh và pháo hiệu;

(2) Các chi tiết về dự trữ y tế khẩn nguy;

(3) Nước dự trữ; và

(4) Loại và tần số của thiết bị vô tuyến xách tay.

---

[38] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.120 LƯU GIỮ HỒ SƠ THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU BAY VÀ GHI ÂM TRONG BUỒNG LÁI

(a) Người có AOC khai thác các tàu bay yêu cầu phải trang bị thiết bị ghi dữ liệu bay và ghi âm trong buồng lái phải:

(1) Thực hiện kiểm tra chức năng và đánh giá dữ liệu bay ghi được của thiết bị ghi nhằm đảm bảo sự hoạt động liên tục của thiết bị ghi;

(2) Lưu giữ kết quả hiệu chuẩn thiết bị ghi dữ liệu bay lần mới nhất, kể cả môi trường ghi khi thực hiện kiểm tra; và

(3) Người có AOC phải lưu giữ sự tương quan của thiết bị ghi dữ liệu bay của 1 tàu bay trong nhóm tàu bay:

(i) Gồm các tàu bay cùng 1 loại;

(ii) Sử dụng cùng loại thiết bị ghi dữ liệu bay với cùng cách lắp đặt; và

(iii) Không có sự khác biệt trong thiết kế loại về cách lắp đặt ban đầu các thiết bị liên quan đến thiết bị ghi.

(b) Trong trường hợp tàu bay có liên quan đến tai nạn hoặc sự cố đòi hỏi phải thông báo ngay lập tức cho Cục HKVN, người có AOC phải tháo thiết bị ghi dữ liệu bay và thiết bị ghi âm ra khỏi buồng lái và bảo vệ an toàn cho đến khi sử dụng theo quy định của Cục HKVN.

CHƯƠNG G: TÀU BAY

12.130 TÀU BAY ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Không ai được khai thác tàu bay trong vận tải hàng không thương mại trừ khi tàu bay đã được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp còn hiệu lực, tàu bay trong điều kiện đủ tiêu chuẩn bay, và đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay áp dụng đối với loại hình khai thác, bao gồm cả các quy định về nhận dạng và thiết bị.

(b) Không ai được đưa vào khai thác một loại tàu bay cụ thể trong vận tải hàng không thương mại trừ khi đã hoàn thành việc phê chuẩn hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại cho loại tàu bay đó, bao gồm cả việc bổ sung loại tàu bay mới này vào AOC.

(c) Không ai được phép khai thác một tàu bay mới bổ sung hoặc thay thế thuộc loại tàu bay đã được phê chuẩn trừ khi đã chứng minh được rằng quá trình kiểm tra tàu bay đó để bổ sung vào đội tàu bay của Người khai thác đã kết thúc đạt yêu cầu.

12.133 DIỄN TẬP THOÁT HIỂM KHẨN NGUY

(a)[39] Tổ chức, cá nhân được phép khai thác một loại hoặc một kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại khi có bằng chứng về công tác diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng thực tế của cấu hình tàu bay đã được thực hiện thành công trong khoảng thời gian 90 giây hoặc ít hơn.

(b)[40] Nếu không yêu cầu phải thực hiện diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng, Người khai thác không được sử dụng một loại hoặc một kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại trừ khi đã chứng minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng các nhân viên, quy trình và thiết bị hiện có của mình có thể đảm bảo việc thoát hiểm được sẵn sàng trong vòng 15 giây hoặc ít hơn.

(c)[41] Diễn tập thoát hiểm khẩn nguy phải bao gồm đánh giá đầy đủ quy trình khẩn nguy của tàu bay, huấn luyện thoát hiểm khẩn nguy của thành viên tổ bay và thiết bị khẩn nguy.

(d) Không yêu cầu diễn tập khẩn nguy đối với tàu bay có cấu hình tối đa là 19 ghế hành khách, trừ khi Cục HKVN thấy cần thiết.

12.135 CHỨNG MINH KHẢ NĂNG HẠ CÁNH KHẨN NGUY TRÊN MẶT NƯỚC

(a) Không ai được khai thác tàu bay trên mặt nước trừ khi tàu bay được trang bị đầy đủ xuồng cứu sinh và Người khai thác đã chứng minh cho Cục HKVN rằng tàu bay có khả năng và được trang bị thiết bị để thực hiện một cách hiệu quả các phương thức hạ cánh khẩn nguy trên mặt nước.

12.136 THUÊ KHÔ TÀU BAY[42]

a. Người có AOC được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để thuê khô tàu bay cho mục đích vận tải hàng không thương mại khi đáp ứng các điều kiện sau:

---

[39] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[40] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[41] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[42] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 24 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Người có AOC cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam bản sao hợp đồng thuê khô;

2. Người có AOC kiểm soát hoạt động khai thác của tàu bay trong khoảng thời gian thuê;

3. Điều phái và theo dõi bay được thực hiện bởi Người có AOC;

4. Thành viên tổ lái và tổ tiếp viên được huấn luyện, đánh giá năng lực và phân lịch bay bởi Người có AOC;

5. Hợp đồng bảo dưỡng được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam.

b. Hợp đồng thuê khô phải có các điều khoản rõ ràng về:

1. Đơn vị kiểm soát hoạt động khai thác, có thẩm quyền bắt đầu và kết thúc các chuyến bay;

2. Trách nhiệm huấn luyện tổ lái, đánh giá năng lực và phân lịch bay;

3. Bảo dưỡng và phục vụ tàu bay bao gồm chương trình bảo dưỡng dự kiến sử dụng;

4. Danh mục thiết bị tối thiểu dự kiến sử dụng.

12.137 THUÊ KHÔ TÀU BAY ĐĂNG KÝ NƯỚC NGOÀI

(a)[43] Người có AOC có thể thuê khô tàu bay đăng ký nước ngoài để vận chuyển hàng không thương mại khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn tuân thủ các quy định của Điều này và Điều 12.136 Bộ QCATHK.

(b) Không ai được phê chuẩn để khai thác tàu bay đăng ký nước ngoài trừ khi:

(1) Cục HKVN đã xác định được năng lực duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia đăng ký đối với loại hình khai thác;

(2) Cục HKVN được quyền tiếp cận một cách tự do và liên tục ở Việt Nam cũng như ở nước ngoài đối với:

(i) Tàu bay nói trên tại sân đỗ và trong khi bay;

(ii) Các cơ sở khai thác và bảo dưỡng;

(iii) Nhân viên khai thác và bảo dưỡng;

(iv) Các cơ sở huấn luyện và buồng lái giả định sử dụng.

---

[43] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 25 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(3) Tàu bay phải được khai thác phù hợp với các quy chế áp dụng đối với Người khai thác Việt Nam; và

(4) Các thỏa thuận bảo dưỡng áp dụng trên tàu bay phải luôn luôn phù hợp với các yêu cầu của quốc gia đăng ký và các yêu cầu bảo dưỡng áp dụng đối với Người khai thác Việt Nam.

(c) Khi có đề nghị, Cục HKVN sẽ xem xét thỏa thuận duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay giữa Cục HKVN và quốc gia đăng ký theo Điều 83bis Công ước về hàng không dân dụng quốc tế đối với quốc gia đăng ký nếu quốc gia này nhất trí chuyển giao quyền hạn cần thiết để:

(1) Quy chế về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Việt Nam áp dụng đối với Người khai thác có hiệu lực; và

(2) Thỏa thuận này thừa nhận Cục HKVN có thể tiếp cận tàu bay một cách tự do và liên tục ở mọi lúc và mọi nơi.

12.140 TRAO ĐỔI TÀU BAY

(a) Không ai được trao đổi tàu bay với nhà khai thác khác nếu không có phê chuẩn của Cục HKVN.

12.143 THUÊ ƯỚT TÀU BAY

(a) Không ai được phép khai thác tàu bay thuê ướt với tư cách đại diện của Người khai thác tàu bay đó trừ khi tuân thủ luật và các quy chế áp dụng của quốc gia nơi việc khai thác tàu bay đó được thực hiện và các giới hạn do Cục HKVN quy định.

(b) Không ai được cho phép tổ chức hoặc Người khai thác khác thay mặt mình thực hiện khai thác tàu bay thuê ướt trừ khi:

(1) Người khai thác đó có AOC hoặc tương đương của quốc gia thành viên ICAO cho phép được khai thác như vậy; và

(2) Người khai thác thông báo cho Cục HKVN về việc khai thác này và cung cấp một bản sao AOC hiện hành cho Cục HKVN.

CHƯƠNG H: QUẢN LÝ KHAI THÁC BAY CỦA NGƯỜI CÓ AOC

12.150 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu về cấp Giấy chứng nhận áp dụng trong việc quản lý nhân viên khai thác bay và các chức năng của họ.

12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

(a) Người có AOC phải soạn thảo tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) để nhân viên khai thác sử dụng. Tài liệu này phải được Cục HKVN chấp thuận trên cơ sở các quy định liên quan của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b) Trong tài liệu hướng dẫn khai thác phải nêu chính sách và các phương thức khai thác bay của Người khai thác.

(c) Tài liệu hướng dẫn khai thác phải được sửa đổi và xem xét khi cần thiết nhằm đảm bảo các thông tin trong tài liệu được cập nhật kịp thời.

(d) Người có AOC phải cung cấp tài liệu khai thác, hoặc các phần thích hợp, cùng với tất cả các thay đổi và sửa đổi của tài liệu cho tất cả các nhân viên yêu cầu phải sử dụng chúng.

(e) Người có AOC không được cung cấp cho nhân viên của mình tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc một phần của tài liệu này để sử dụng trong vận tải hàng không thương mại khi chúng chưa được xem xét và chưa được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận.

(f) Người có AOC phải đảm bảo nội dung của tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm tối thiểu các vấn đề mà Cục HKVN quy định áp dụng đối với hoạt động của Người khai thác, kể cả các tài liệu bổ sung bắt buộc.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.153 về nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác.

(g)[44] Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể được ban hành dưới dạng tài liệu duy nhất hoặc nhiều tài liệu riêng biệt.

(h)[45] Người khai thác bay taxi một người lái không yêu cầu phải cung cấp tất cả các nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác, nhưng phải mang theo trên tất cả các chuyến bay các thông tin về khai thác và bảo dưỡng và các mẫu biểu theo quy định.

(i)[46] ***(được bãi bỏ)***

---

[44] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[45] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 26 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[46] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

12.155 CÁC TÀI LIỆU BẮT BUỘC

(a) Khi nhận được yêu cầu của Cục HKVN quy định phải đưa vào tài liệu hướng dẫn khai thác, Người khai thác phải nhanh chóng thực hiện các sửa đổi cần thiết trong tài liệu.

12.157 QUẢN LÝ MỆT MỎI[47]

a. Các yêu cầu quy tắc đối với quản lý mệt mỏi được quy định tại Phần 15 Bộ QCATHK. Các yêu cầu này dựa trên việc theo dõi và kiến thức để đảm bảo thành viên tổ lái và tiếp viên hàng không thực hiện nhiệm vụ của mình với mức độ mệt mỏi chấp nhận được.

b. Người khai thác phải được phê chuẩn một trong các nội dung sau trong tài liệu hướng dẫn khai thác nhằm mục đích quản lý mệt mỏi liên quan đến rủi ro an toàn trong khai thác:

1. Các giới hạn về thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và khoảng thời gian nghỉ ngơi nằm trong giới hạn của quy định quản lý mệt mỏi tại Phần 15 của Bộ QCATHK;

2. Hệ thống quản lý mệt mỏi (FRMS) trong các hoạt động khai thác;

3. FRMS tuân thủ các quy định tại điểm 1 khoản b Điều này cho một phần của hoạt động khai thác và quy định tại khoản d Điều này cho các hoạt động khai thác còn lại.

c. Người khai thác tàu bay lựa chọn sử dụng phương án nêu tại điểm 1 khoản b hoặc điểm 2 khoản b Điều này phải nộp hồ sơ xin phê chuẩn FRMS quy định tại Chương E Phần 15 Bộ QCATHK.

d. FRMS được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam phải tích hợp vào Hệ thống quản lý an toàn của Người khai thác.

12.160 CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN

(a) Người khai thác phải đảm bảo tất cả các nhân viên khai thác được huấn luyện đầy đủ về nhiệm vụ và trách nhiệm của mình và mối quan hệ của các nhiệm vụ này với các hoạt động tổng thể.

---

[47] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 27 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b)[48] Người có AOC phải thiết lập, duy trì chương trình huấn luyện bay và huấn luyện mặt đất được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và đảm bảo tất cả các thành viên tổ bay, điều phái viên được huấn luyện đầy đủ để thực hiện nhiệm vụ được phân công. Các yêu cầu cụ thể đối với chương trình huấn luyện được quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK.

(c) Tài liệu này phải chứa đựng chính sách huấn luyện, kiểm tra và lưu giữ tài liệu nói chung và các chương trình áp dụng.

(d) Người có AOC phải được Cục HKVN phê chuẩn chương trình huấn luyện trước khi sử dụng cho mục đích huấn luyện tiếp viên hàng không, hoặc cho nhân viên thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ thực hiện nhiệm vụ trong vận tải hàng không thương mại, bao gồm:

(1) Các loại tàu bay nơi thành viên tổ bay làm việc;

(2) Cơ sở vật chất phục vụ huấn luyện bay và huấn luyện trên mặt đất;

(3) Bằng cấp của giáo viên hướng dẫn; và

(4) Kiến thức và kỹ năng và năng lực của con người.

(e) Người có AOC phải trình Cục HKVN các sửa đổi đối với chương trình huấn luyện đã được phê chuẩn. Các sửa đổi này phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng.

(f) Người có AOC khai thác bay taxi phải tuân thủ chương trình huấn luyện đã được Cục HKVN phê chuẩn và được người do Cục HKVN ủy quyền kiểm tra tay nghề, kiểm tra hiểu biết về tuyến đường bay áp dụng.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[49].

12.163 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người có AOC phải trình để Cục HKVN phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác của từng loại và kiểu tàu bay dự kiến khai thác, bao gồm các phương thức trong trường hợp bình thường, bất thường và khẩn nguy sử dụng khi khai thác tàu bay.

---

[48] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 28 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[49] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại khoản b Mục 28 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay phải dựa trên các số liệu của nhà sản xuất tàu bay đối với từng loại và kiểu tàu bay cụ thể, phải bao gồm các thông số khai thác cụ thể, các chi tiết về hệ thống tàu bay, và các danh mục kiểm tra áp dụng đối với Người khai thác đã được Cục HKVN phê chuẩn.

(c) Nội dung của tài liệu hướng dẫn phải tuân theo các nguyên tắc yếu tố con người.

(d) Người có AOC phải cung cấp tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay cho các thành viên tổ lái và những người được giao thực hiện các chức năng kiểm soát khai thác.

(e) Người có AOC khai thác bay taxi có thể sử dụng bản sao tài liệu khai thác bay hiện hành của nhà sản xuất tàu bay, tài liệu này phải được Cục HKVN chấp thuận và phải mang theo tàu bay.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[50].

12.165 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY ĐÃ ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Người có AOC phải cập nhật tài liệu hướng dẫn bay tàu bay (AFM) hoặc tài liệu hướng dẫn bay trực thăng (RFM) theo yêu cầu của quốc gia đăng ký.

(b) Người có AOC phải cập nhật tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (AOM) khi bất cứ phiên bản nào của AFM hoặc RFM có ảnh hưởng đến các nội dung trong AOM.

12.167 CÁC PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TIÊU CHUẨN[51]

a. Người có AOC phải có và cập nhật các phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOPs) thích hợp cho từng loại và kiểu loại tàu bay để hướng dẫn cho các nhân viên khai thác nhằm mục đích khai thác tàu bay an toàn.

b. Người có AOC phải có và cập nhật như một phần của SOPs các tài liệu sau:

1. Danh mục kiểm tra mở rộng;

2. Danh mục kiểm tra rút gọn;

3. Tính năng khai thác của tàu bay;

---

[50] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[51] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 30 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4. Hội ý tổ lái theo quy trình tiêu chuẩn;

5. Thông thoại theo phương thức tiêu chuẩn.

c. Người có AOC không được phép sử dụng SOPs và các danh mục kiểm tra quy định tại khoản b của Điều này nếu chưa được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

d. Người có AOC phải đảm bảo SOPs và các danh mục kiểm tra được phê chuẩn có đầy đủ các nội dung cần thiết để thành viên tổ lái kiểm tra an toàn trước khi khởi động động cơ, cất cánh, hạ cánh và trong các trường hợp bất thường, khẩn cấp xảy ra với động cơ và các hệ thống khác.

e. Người có AOC phải đảm bảo SOPs và các phương thức kiểm tra được sắp xếp sao cho thành viên tổ lái không phải kiểm tra các khoản mục theo trí nhớ.

g. Nội dung và cách sử dụng của SOPs và phương thức kiểm tra phải tuân theo các nguyên tắc yếu tố con người.

h. Người có AOC phải đảm bảo các thành viên tổ lái được huấn luyện sử dụng SOPs và các phương thức kiểm tra bao gồm:

1. Huấn luyện ban đầu về tàu bay;

2. Huấn luyện định kỳ về tàu bay;

3. Huấn luyện khác biệt về tàu bay đối với kiểu loại của loại tàu bay đó.

i. Người có AOC phải đảm bảo SOPs và các danh mục kiểm tra được mang theo trên buồng lái của từng tàu bay trong trạng thái sẵn sàng sử dụng được, số lượng đủ để phục vụ khai thác mặt đất và khai thác bay.

k. Người có AOC phải yêu cầu tổ lái tuân thủ SOPs và các danh mục kiểm tra quy định tại khoản b của Điều này khi khai thác tàu bay.

l. Người có AOC phải có và duy trì chương trình tiêu chuẩn hóa đội bay toàn diện để đảm bảo tuân thủ liên tục SOPs và các danh mục kiểm tra.

12.170 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU (MEL) VÀ DANH MỤC SAI LỆCH CẤU HÌNH (CDL)

(a) Người có AOC phải cung cấp tài liệu MEL đã được Cục HKVN phê chuẩn cho các thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng, và cho những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Tài liệu MEL phải cụ thể đối với từng loại hoặc kiểu tàu bay, và chứa đựng các tình huống, các giới hạn và phương thức cho phép cất cánh hoặc tiếp tục chuyến bay với một số bộ phận, thiết bị không hoạt động.

(c) Khi quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, Cục HKVN phải đảm bảo tài liệu MEL không làm ảnh hưởng đến sự tuân thủ của tàu bay đối với các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng ở quốc gia đăng ký.

(d)[52] Người có AOC có thể cung cấp danh mục sai lệch cấu hình (CDL) cụ thể của từng loại tàu bay cho các thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng và cho những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng khi thực hiện nhiệm vụ của mình nếu danh mục này được quốc gia thiết kế cung cấp và phê chuẩn.

(e)[53] Trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) của Người khai thác tàu bay phải có các phương thức được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phù hợp với các yêu cầu trong CDL. Các hướng dẫn tiếp theo về cách soạn thảo tài liệu "Danh mục thiết bị tối thiểu" (MEL) được quy định chi tiết tại Phụ lục 1 Điều 12.170.

12.173 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN LẬP TÍNH NĂNG KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người có AOC phải ban hành hướng dẫn và cung cấp các thông tin về tính năng lấy độ cao của tàu bay khi tất cả các động cơ đều hoạt động và khi một động cơ không hoạt động nhằm đảm bảo cho người chỉ huy tàu bay có thể xác định chiều dài tối thiểu của đường cất hạ cánh và góc lấy độ cao có thể đạt được ở giai đoạn khởi hành trong điều kiện cất cánh hiện hành và kỹ thuật cất cánh dự kiến.

(b) Người có AOC phải cung cấp tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay được Cục HKVN chấp thuận cho các thành viên tổ lái và những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(c)[54] Tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay phải cụ thể đối với từng loại, từng kiểu loại tàu bay và phải có đầy đủ các thông tin về tính năng để có

---

[52] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 31 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[53] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 31 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[54] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 32 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

thể tính toán một cách chính xác tính năng khai thác bay trong tất cả các giai đoạn bay bình thường, bất thường và khẩn nguy. Các thông tin này phải do nhà sản xuất tàu bay cung cấp hoặc từ nguồn khác được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phải là một phần tài liệu hướng dẫn khai thác.

(d) Người có AOC khai thác bay taxi có thể sử dụng các dữ liệu tính năng trong tài liệu khai thác bay hiện hành của người sản xuất tàu bay.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[55].

12.175 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU TÍNH NĂNG KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người có AOC phải có hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các dữ liệu tính năng khai thác tàu bay hiện hành của mỗi tàu bay, tuyến đường bay và sân bay tới các nhân viên liên quan. Hệ thống này phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Hệ thống được phê chuẩn này phải có các dữ liệu hiện hành về chướng ngại vật, và phải có biểu đồ chính xác các chướng ngại vật đó phục vụ cho việc tính toán tính năng khai thác tàu bay tại thời điểm khởi hành và đến.

(c) Người có AOC khai thác bay taxi không yêu cầu phải có hệ thống nêu trên đây, nhưng phải thực hiện mọi tính toán trong trường hợp có chướng ngại vật cao 50 feet ở cuối đường CHC khi khởi hành cũng như khi đến.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[56].

12.177 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN VẬN HÀNH VÀ CHẤT, XẾP TẢI TÀU BAY

(a) Người có AOC phải cung cấp Tài liệu hướng dẫn vận hành và chất tải tàu bay được Cục HKVN chấp thuận cho các thành viên tổ lái, nhân viên vận hành trên mặt đất và những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Tài liệu hướng dẫn nói trên phải cụ thể đối với từng loại, kiểu tàu bay, phải có các phương thức và giới hạn phục vụ và chất tải tàu bay.

---

[55] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại khoản b Mục 32 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[56] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Người khai thác bay taxi không yêu cầu phải có tài liệu nói trên.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[57].

12.180 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU VỀ TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Người có AOC phải có hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các thông tin hiện hành về trọng lượng và cân bằng của mỗi tàu bay tới các nhân viên liên quan. Hệ thống này phải được Cục HKVN phê chuẩn.

Ghi chú: Cục HKVN xem xét, cấp AOC cho người khai thác tàu bay là đồng thời phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác (bao gồm hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các thông tin hiện hành về trọng lượng và cân bằng của mỗi tàu bay...). Khi có những sửa đổi, bổ sung tài liệu này của người khai thác thì áp dụng như trình tự, thủ tục Phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng của người khai thác tàu bay.

12.183 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải cung cấp tài liệu hướng dẫn tiếp viên hàng không được Cục HKVN chấp thuận cho tiếp viên hàng không, đại lý hành khách để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Trong tài liệu hướng dẫn tiếp viên hàng không phải có chính sách và các phương thức khai thác áp dụng đối với tiếp viên hàng không và đối với việc chuyên chở hành khách.

(c) Người có AOC phải cung cấp cho tiếp viên hàng không 1 tài liệu hướng dẫn cụ thể đối với từng loại, kiểu tàu bay, trong tài liệu phải có đầy đủ chi tiết các phương thức bình thường, bất bình thường và khẩn nguy, với số lượng, vị trí lắp đặt và cách vận hành các thiết bị khẩn nguy.

(d) Người khai thác bay taxi không yêu cầu phải có các tài liệu nói trên.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[58].

---

[57] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[58] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Người có AOC phải đảm bảo trên tàu bay chở khách có đầy đủ các bảng hướng dẫn bổ sung cho các hướng dẫn bằng lời đặt ở chỗ thuận tiện để từng hành khách sử dụng với các nội dung:

(1) Vị trí và cách mở các lối thoát hiểm;

(2) Cách sử dụng và thời điểm sử dụng thiết bị ô-xy (nếu yêu cầu phải mang theo ô-xy);

(3) Vị trí và cách sử dụng từng thiết bị nổi cá nhân (nếu yêu cầu phải mang theo);

(4) Các hướng dẫn cần thiết khác về cách sử dụng thiết bị khẩn nguy; và

(5) Thông tin về các giới hạn và yêu cầu đối với những người ngồi ở ghế cạnh cửa thoát hiểm.

(b) Người có AOC phải đảm bảo bảng hướng dẫn hành khách chỉ chứa đựng các thông tin thích hợp đối với loại, kiểu tàu bay sử dụng cho chuyến bay đó.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.185 các thông tin cụ thể trong bảng thông tin bằng hành động cho hành khách.

12.187 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải có hệ thống tiếp nhận, duy trì và phân bổ các dữ liệu hàng không hiện hành của mỗi tuyến đường bay và sân bay sử dụng tới các nhân viên liên quan. Hệ thống này phải được mô tả trong tài liệu khai thác (OM).

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.187 các thông tin cụ thể về sân bay để đưa vào hệ thống kiểm soát dữ liệu hàng không.

(b)[59] Hệ thống thông tin dữ liệu hàng không phải có khả năng cung cấp thông tin hàng không thiết yếu vì sự an toàn, đều đặn và hiệu quả của hoạt động bay cho thành viên tổ lái và nhân viên khai thác tại bất kỳ sân bay được phép khai thác theo AOC và Phụ lục khai thác đính kèm.

(c)[60] Hệ thống thông tin dữ liệu hàng không phải có quy trình phù hợp cho việc chuẩn bị và phổ biến cho thành viên tổ lái và nhân viên khai thác, thông tin chứa trong:

---

[59] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 33 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[60] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 33 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Tập thông báo tin tức hàng không (AIP);

2. Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (AIRAC);

3. Thông tri hàng không (AIC);

4. Điện văn thông báo hàng không hiện hành;

5. Các nguồn thông tin khác quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam.

(d)[61] Thông tin dữ liệu hàng không phải có trong Hệ thống kiểm soát dữ liệu hàng không được quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.187.

(e)[62] Người có AOC khai thác bay taxi phải tuân thủ các yêu cầu ở Phần 10 của Bộ QCATHK về các dữ liệu hàng không.

12.190 HƯỚNG DẪN TUYẾN ĐƯỜNG BAY

(a) Người có AOC phải cung cấp hướng dẫn tuyến đường bay và các bảng biểu hàng không được Cục HKVN phê chuẩn cho các thành viên tổ lái và những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng trong khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

(b) Hướng dẫn tuyến đường bay và các bảng biểu phải còn hiệu lực và phải phù hợp với khu vực khai thác, loại hình khai thác mà Người khai thác dự kiến thực hiện.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[63].

12.191 QUẢN LÝ DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG ĐIỆN TỬ[64]

a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép sử dụng dữ liệu hàng không điện tử đã được xử lý qua phần mềm trong khi bay và trên mặt đất khi:

1. Được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn quy trình để đảm bảo dữ liệu nguyên vẹn trong quá trình xử lý;

---

[61] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 33 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[62] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 33 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[63] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[64] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 34 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Dữ liệu tương thích với thiết bị.

b. Người khai thác phải có quy trình giám sát tính chính xác của dữ liệu.

c. Người khai thác phải có quy trình phân phối và cập nhật, đảm bảo dữ liệu đưa lên tàu bay là hiện hành và chính xác.

12.193 CÁC NGUỒN CUNG CẤP BÁO CÁO THỜI TIẾT

(a) Người có AOC phải sử dụng báo cáo và dự báo thời tiết từ các nguồn cung cấp do Cục HKVN phê chuẩn khi đưa ra quyết định đối với công tác chuẩn bị chuyến bay, lập đường bay và các hoạt động tại sân.

(b) Đối với khai thác chuyên chở hành khách theo lịch đã công bố, người có AOC phải có hệ thống được phê chuẩn để tiếp nhận dự báo và báo cáo các hiện tượng thời tiết bất lợi có thể ảnh hưởng đến an toàn của chuyến bay trên từng tuyến đường bay và sân bay sử dụng.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[65].

12.195 CHƯƠNG TRÌNH CHỐNG ĐÓNG BĂNG VÀ LÀM TAN BĂNG

(a) Người có AOC dự định khai thác tàu bay trong điều kiện có sương giá, băng hoặc tuyết có thể bám vào tàu bay phải:

(1) Sử dụng tàu bay được trang bị đầy đủ để đối phó với điều kiện này;

(2) Đảm bảo tổ lái được huấn luyện đầy đủ để khai thác trong điều kiện như vậy; và

(3) Có chương trình chống đóng băng và làm tan băng đã được phê chuẩn.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.195 các yêu cầu chi tiết trong chương trình làm tan băng của Người khai thác.

12.197 HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ GIÁM SÁT BAY

(a) Đối với khai thác thường lệ tàu bay tuốc-bin phản lực có tổng khối lượng nhiều hơn 5700kg, người có AOC phải có hệ thống được Cục HKVN phê chuẩn để giám sát đầy đủ tiến trình các chuyến bay theo lịch.

(b) Hệ thống điều phái và theo dõi phải có đủ các trung tâm điều phái cho các loại hình khai thác thực hiện và nằm ở vị trí phù hợp nhằm đảm bảo công tác

[65] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

chuẩn bị bay, điều phái và liên lạc một cách đầy đủ trong khi bay với các hoạt động bay theo lịch.

(c) Đối với khai thác bay thường lệ, người có AOC phải có đủ nhân viên được đào tạo tại mỗi trung tâm điều phái để kiểm soát hoạt động của mỗi chuyến bay.

(d)[66] Từ ngày 08/11/2018, Người khai thác tàu bay phải thiết lập một hệ thống theo dõi tàu bay (aircraft tracking) để theo dõi các tàu bay trong toàn bộ vùng hoạt động của mình.

(đ)[67] Người khai thác tàu bay phải theo dõi vị trí của từng tàu bay tối thiểu 15 phút một lần đối với toàn bộ hoạt động khai thác bay trong khu vực biển hoặc khu vực hẻo lánh theo các điều kiện sau:

1. Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 27 000 kg và có nhiều hơn 19 ghế;

2. Ở nơi mà cơ quan ATS nhận thông tin vị trí tàu bay trong khoảng thời gian lớn hơn 15 phút;

3. Cho phép cơ quan ATS tiếp nhận thông tin vị trí tàu bay phù hợp với các quy định về theo dõi tàu bay.

(e)[68] Người khai thác tàu bay phải thiết lập quy trình được phê chuẩn bởi Cục HKVN để lưu giữ các dữ liệu theo dõi tàu bay nhằm hỗ trợ cơ quan tìm kiếm cứu nạn xác định vị trí cuối cùng của tàu bay.

12.200 HỆ THỐNG THEO DÕI HOẶC ĐỊNH VỊ CHUYẾN BAY

(a) Đối với khai thác bay thuê theo chuyến, người có AOC phải có hệ thống cung cấp tài liệu phục vụ cho việc chuẩn bị chuyến bay và xác định thời gian khởi hành và thời gian đến của chuyến bay tại các sân bay đã được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Hệ thống nêu tại khoản (a) nói trên phải có phương tiện liên lạc tư nhân hoặc công cộng để theo dõi việc khởi hành và đến tại tất cả các sân bay, kể cả ở sân bay dự bị.

---

[66] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[67] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

[68] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(c) Người khai thác bay taxi cơ bản và taxi 1 người lái không yêu cầu phải có hệ thống theo dõi bay đối với mỗi chuyến bay có kế hoạch bay và kế hoạch này vẫn có hiệu lực đến lúc máy bay tới đích.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[69].

12.201 CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU[70]

a. Người khai thác phải có chương trình quản lý nhiên liệu bao gồm chính sách và quy trình được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn để đảm bảo việc kiểm tra nhiên liệu trong khi bay và công tác quản lý nhiên liệu được thực hiện.

b. Người khai thác phải thiết lập một giá trị nhiên liệu dự trữ cuối cùng cho mỗi loại và kiểu loại tàu bay trong đội bay của mình, giá trị này phải được làm tròn lên 01 số dễ nhớ.

12.203 PHƯƠNG TIỆN LIÊN LẠC

(a) Các chuyến bay của người có AOC phải có phương tiện liên lạc vô tuyến 2 chiều với tất cả cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATC) dọc tuyến đường bay và sân bay dự bị.

(b) Đối với khai thác chuyên chở hành khách thường lệ, người có AOC phải có phương tiện liên lạc vô tuyến nhanh chóng và đáng tin cậy với tất cả các chuyến bay trên toàn mạng lưới tuyến đường bay của mình trong điều kiện khai thác bình thường.

(c) Việc khai thác dọc theo tuyến đường bay và ở các sân bay không có phương tiện liên lạc vô tuyến nhanh chóng và đáng tin cậy phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại tới các khu vực này.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[71].

---

[69] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[70] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[71] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.205 TUYẾN ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

(a) Người có AOC chỉ được thực hiện khai thác theo các tuyến đường bay và tại các khu vực nơi:

(1) Các cơ sở mặt đất và dịch vụ, kể cả dịch vụ về khí tượng, được cung cấp một cách đầy đủ cho hoạt động khai thác bay theo kế hoạch;

(2) Tính năng của tàu bay dự định sử dụng tuân thủ các yêu cầu tối thiểu về độ cao bay;

(3) Thiết bị của tàu bay dự định sử dụng đáp ứng các yêu cầu tối thiểu cho hoạt động khai thác bay theo kế hoạch;

(4) Có đủ bản đồ và bảng biểu hiện hành phù hợp;

(5) Nếu sử dụng tàu bay 2 động cơ, phải có sân bay phù hợp với các giới hạn về thời gian và cự ly; và

(6) Nếu sử dụng tàu bay 1 động cơ, phải có các bề mặt cho phép thực hiện hạ cánh bắt buộc một cách an toàn.

(b)[72] Người có AOC được phép thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại trên các tuyến đường bay hoặc tại các khu vực khai thác khi được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận các điều kiện về mặt khai thác và bảo dưỡng tàu bay nêu tại khoản a của Điều này.

12.207 HỆ THỐNG DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC

(a) Trên mỗi tuyến đường hoặc khu vực dự định khai thác, người có AOC phải có hệ thống và phương tiện dẫn đường có khả năng dẫn đường cho tàu bay:

(1) Ở mức độ chính xác yêu cầu đối với ATC; và

(2) Tới các sân bay trong kế hoạch bay ở mức chính xác cần thiết đối với loại hình khai thác.

(b) Trong hoàn cảnh không có hệ thống dẫn đường phù hợp, Cục HKVN có thể cho phép khai thác ban ngày theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) khi việc khai thác có thể được thực hiện một cách an toàn nhờ đặc điểm của địa hình.

(c) Cục HKVN sẽ liệt kê trong tính năng khai thác của Người khai thác các thiết bị trợ giúp dẫn đường không nhìn thấy bằng mắt trên mặt đất yêu cầu đối với việc phê chuẩn các tuyến đường bay nằm ngoài vùng trời kiểm soát, ngoại trừ các

---

[72] Khoản này được bổ sung, sửa đổi theo quy định tại Mục 36 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

phương tiện trợ giúp dẫn đường yêu cầu đối với các tuyến đường bay tới sân bay dự bị.

(d) Không yêu cầu thiết bị trợ giúp dẫn đường không nhìn thấy bằng mắt trên mặt đất đối với khai thác bay ban đêm theo quy tắc VFR trên các tuyến đường mà Người khai thác có các mốc được chiếu sáng đầy đủ đảm bảo khai thác an toàn.

(e) Việc khai thác trên một chặng của tuyến đường bay nơi sử dụng các địa tiêu hoặc các phương tiện chuyên dụng khác phải được Cục HKVN phê chuẩn.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[73].

12.210 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU[74]

a. Người có AOC phải định rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác phương pháp xác định độ cao bay an toàn tối thiểu khi khai thác trên các tuyến đường bay không được quốc gia có trách nhiệm thiết lập độ cao bay an toàn tối thiểu. Trong mọi trường hợp độ cao bay an toàn tối thiểu không được thấp hơn độ cao quy định tại Phần 10 của Bộ QCATHK này.

b. Cục Hàng không Việt Nam chỉ phê chuẩn phương pháp nói trên sau khi đã xem xét kỹ các ảnh hưởng có thể xảy ra của các yếu tố sau đây đến an toàn trong khai thác bay:

1. Tính chính xác và độ tin cậy để xác định vị trí của tàu bay;

2. Sai số của thiết bị đo độ cao;

3. Các đặc điểm địa hình;

4. Khả năng gặp phải điều kiện khí tượng không thuận lợi;

5. Khả năng thiếu tính chính xác trong các bảng biểu hàng không;

6. Các giới hạn của vùng trời;

7. Quy chế không lưu của quốc gia bay qua.

12.213 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY, SÂN BAY TRỰC THĂNG[75]

---

[73] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[74] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 37 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[75] Tiêu đề Điều này được sửa theo quy định tại khoản a Mục 38 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(a)[76] Người có AOC phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay cho sân bay hoặc sân bay trực thăng sử dụng trong khai thác vận tải hàng không thương mại đối với cất cánh, tiếp cận hạ cánh và hạ cánh phù hợp với phương pháp đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

(b) Các tiêu chuẩn tối thiểu nói trên không được thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay thiết lập, trừ khi được quốc gia đó phê chuẩn.

(c)[77] Người có AOC phải có phương pháp xác định tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay và sân bay trực thăng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và phải tính đến các yếu tố sau:

1. Loại, tính năng và đặc điểm vận hành của tàu bay;

2. Thành phần, năng lực và kinh nghiệm của tổ lái;

3. Kích thước và đặc điểm của đường cất hạ cánh được chọn để sử dụng, cự ly công bố đối với trực thăng;

4. Tính đầy đủ và hoạt động của các thiết bị trợ giúp nhìn thấy và không nhìn thấy bằng mắt;

5. Các thiết bị dẫn đường và kiểm soát quỹ đạo bay trên tàu bay khi tiếp cận, hạ cánh và tiếp cận hụt;

6. Chướng ngại vật trong khu vực tiếp cận, tiếp cận hụt và độ cao vượt chướng ngại vật đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị;

7. Các phương tiện sử dụng để xác định và báo cáo điều kiện khí tượng;

8. Chướng ngại vật trên khu vực lấy độ cao và giới hạn vượt chướng ngại vật cần thiết.

(d)[78] Đối với trực thăng: Nhằm đảm bảo an toàn khi thực hiện việc tiếp cận, hạ cánh tại các sân bay và bãi đáp trực thăng dự bị, Người khai thác tàu bay phải xác định giá trị gia tăng thích hợp liên quan tới trần mây và tầm nhìn, giá trị này phải

---

[76] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 38 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[77] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản c Mục 38 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[78] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

được đưa vào tài liệu hướng dẫn khai thác và phải được Cục HKVN chấp thuận và phải được đưa vào tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay, bãi đáp trực thăng do Người khai thác tàu bay thiết lập.

CHƯƠNG I: CÁC YÊU CẦU BẢO DƯỠNG

12.220 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu về bảo dưỡng và phê chuẩn bảo dưỡng áp dụng đối với việc thực hiện kiểm soát bảo dưỡng của người có AOC.

12.223 TRÁCH NHIỆM BẢO DƯỠNG

(a)[79] Căn cứ vào các quy trình được Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký phê chuẩn hoặc chấp thuận phải đảm bảo:

(1) Mỗi tàu bay mà mình khai thác được duy trì trong điều kiện đủ tiêu chuẩn bay;

(2) Các thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy cần thiết cho chuyến bay dự định hoạt động tốt; và

(3) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của mỗi tàu bay đang khai thác còn có giá trị hiệu lực.

(b) Người có AOC phải đảm bảo tính đủ điều kiện bay của tàu bay và khả năng hoạt động của thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy bằng cách:

(1) Thực hiện kiểm tra trước khi bay;

(2) Khắc phục tất cả các sai sót và/hoặc hỏng hóc ảnh hưởng đến an toàn bay phù hợp với các tiêu chuẩn đã được phê chuẩn, có tính đến MEL và CDL (nếu có) đối với loại tàu bay;

(3) Đảm bảo các thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy cần thiết cho chuyến bay dự dịnh trong điều kiện hoạt động tốt;

(4) Thực hiện các công việc bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng của Người khai thác đã được phê chuẩn[80];

---

[79] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[80] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(5) Thực hiện phân tích tính hiệu quả của chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn của Người khai thác[81];

(6) Đảm bảo thực hiện các chỉ lệnh khai thác, chỉ lệnh kỹ thuật và các yêu cầu về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay theo quy định[82];

(7) Đảm bảo thực hiện cải tiến phù hợp với tiêu chuẩn phê chuẩn và đối với các cải tiến không bắt buộc phải thiết lập chính sách áp dụng các cải tiến này[83];

(8) Thực hiện rà soát công tác bảo dưỡng 06 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2.730 kg, 12 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh nhỏ hơn 2.730 kg và cấp Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng để đưa vào hồ sơ tàu bay[84];

(9) Đảm bảo mức cung ứng các thiết bị, khí tài và vật tư cần thiết cho các đội tàu bay khai thác[85];

(10)[86] Đảm bảo các thiết bị lắp trên tàu bay, các vật tư, khí tài sử dụng cho công việc khai thác, bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp từ các nhà cung ứng được phê chuẩn phù hợp với quy trình do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc chấp thuận. Người có AOC thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam danh sách các nhà cung ứng vật tư, khí tài bảo dưỡng tàu bay đã được phê chuẩn.

(c) Người có AOC phải đảm bảo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay đáp ứng:

(1) Các yêu cầu trong khoản (a);

---

[81] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[82] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[83] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[84] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[85] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[86] Điểm này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 39 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận; và

(3) Các điều kiện bảo dưỡng khác quy định trong Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(d) Người có AOC phải đảm bảo các yêu cầu trong khoản (a) được thực hiện phù hợp với các quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận.

(e) Người có AOC phải đảm bảo việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến tàu bay/các sản phẩm hàng không được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng và/hoặc các hướng dẫn hiện hành đối với việc duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, và các quy chế hàng không áp dụng.

(f) Người có AOC có thể thỏa thuận với cá nhân hoặc tổ chức khác để bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, hoặc cải tiến, nhưng người có AOC phải chịu trách nhiệm đối với tất cả các công việc được thực hiện theo thỏa thuận này.

12.225 PHÊ CHUẨN VÀ CHẤP THUẬN CHƯƠNG TRÌNH, HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG[87]

a. Người có AOC chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay và các bộ phận lắp trên tàu bay đã được bảo dưỡng và cho phép đưa vào khai thác bởi tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục Hàng không Việt Nam công nhận hoặc phê chuẩn phù hợp với Phần 5 của Bộ QCATHK trừ công tác kiểm tra trước khi bay.

b. Trường hợp Người khai thác được cấp AOC sử dụng chung động cơ, thiết bị tàu bay với các Người khai thác khác hoặc ký hợp đồng theo giờ bay dịch vụ cung cấp động cơ, thiết bị tàu bay sau bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng, Người khai thác có trách nhiệm xây dựng chính sách, quy trình giám sát để đảm bảo rằng động cơ và các thiết bị tàu bay sẽ lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam của Người khai thác có AOC phải được bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng tại các cơ sở bảo dưỡng động cơ, thiết bị tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn.

c. Đối với tàu bay không đăng ký quốc tịch Việt Nam, hệ thống bảo dưỡng phải được quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn và phê chuẩn này phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

---

[87] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 40 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

d. Khi Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký tàu bay chấp thuận hệ thống bảo dưỡng tương đương, người được chỉ định ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng phải có Giấy chứng nhận được cấp theo quy chế cấp phép cho nhân viên hoặc quy chế về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia đăng ký phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go.

e. Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa là 09 chỗ không tính chỗ ngồi người lái phải:

1. Kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với các điều khoản tại Phần 4 Bộ QCATHK;

2. Tuân thủ chương trình bảo dưỡng của nhà sản xuất đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị điều chỉnh cánh quạt, cánh quay và thiết bị khẩn nguy của tàu bay.

12.227 TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải cung cấp cho Cục HKVN và quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, tài liệu điều hành bảo dưỡng dành cho nhân viên khai thác và nhân viên bảo dưỡng liên quan và các sửa đổi tiếp theo, trong tài liệu miêu tả chi tiết cơ cấu tổ chức bảo dưỡng, bao gồm:

(1) Giám đốc điều hành và những người được bổ nhiệm chịu trách nhiệm đối với hệ thống bảo dưỡng.

(2) Các quy trình phải tuân thủ nhằm đáp ứng trách nhiệm bảo dưỡng quy định trong Phần này, trừ khi người có AOC cũng là tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO), thực hiện chức năng của hệ thống chất lượng. Các quy trình này có thể đưa vào trong tài liệu hướng dẫn quy trình của AMO.

(3) Quy trình báo cáo hỏng hóc theo yêu cầu tại Phần 5 của Bộ QCATHK phải được gửi tới Cục Hàng không Việt Nam, quốc gia đăng ký và quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay trong vòng 72 giờ kể từ khi phát hiện hỏng hóc. Các hỏng hóc yêu cầu phải thông báo ngay lập tức cho Cục Hàng không Việt Nam bằng điện thoại, điện báo, bằng fax và sau đó gửi báo cáo bằng văn bản trong thời gian nhanh nhất nhưng không được chậm hơn 72 giờ kể từ khi phát hiện, bao gồm[88]:

(i) Hỏng hóc cấu trúc cơ bản;

---

[88] Tiêu đề điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(ii) Hỏng hệ thống điều khiển;

(iii) Cháy trên tàu bay;

(iv) Hỏng cấu trúc động cơ; và

(v) Các mối đe dọa mất an toàn được coi là có thể xảy ra.

(b) Nội dung của tài liệu phải tuân thủ nguyên tắc yếu tố con người.

(c) Tài liệu phải được xem xét hoặc sửa đổi khi cần nhằm đảm bảo các thông tin trong tài liệu được cập nhật kịp thời.

(d) Người có AOC phải kịp thời trang bị tài liệu điều hành bảo dưỡng hoặc các phần cần thiết của tài liệu cùng với các sửa đổi cho tất cả các cá nhân và tổ chức yêu cầu phải sử dụng tài liệu này.

(e) Người có AOC không được cung cấp cho nhân viên của mình sử dụng trong vận tải hàng không thương mại tài liệu điều hành bảo dưỡng hoặc các phần của tài liệu khi chưa được Cục HKVN xem xét và phê chuẩn.

(f) Người có AOC phải cung cấp cho Cục HKVN và quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, bản sao tài liệu điều hành bảo dưỡng, các sửa đổi của tài liệu trước khi đưa vào sử dụng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.227 về nội dung tài liệu điều hành bảo dưỡng.

12.230 THÔNG TIN/DỮ LIỆU BẮT BUỘC ĐỐI VỚI TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải đưa các thông tin bắt buộc sửa đổi của Cục HKVN hoặc của quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, vào tài liệu điều hành bảo dưỡng càng sớm càng tốt, nhưng không chậm hơn 30 ngày ngay sau khi nhận được các thông tin bắt buộc này, và trình Cục HKVN để phê chuẩn.

(b)[89] Người có AOC phải kịp thời thông báo và cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam bản sao các thông tin bắt buộc kèm theo tài liệu nhận được từ quốc gia đăng ký hoặc từ nhà sản xuất.

12.233 QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC đồng thời là tổ chức bảo dưỡng tàu bay có thể thực hiện các yêu cầu bảo dưỡng quy định tại điểm (2), (3), (5), và (6) của khoản (b) của Điều 12.223.

---

[89] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) Người có AOC không đồng thời là tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện các trách nhiệm quy định tại điểm (2), (3), (5) và (6), khoản (b) của Điều 12.223 bằng cách áp dụng:

(1) Hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận; hoặc

(2) Hợp đồng bảo dưỡng bằng văn bản với tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, trong đó nêu chi tiết các chức năng bảo dưỡng yêu cầu và xác định trách nhiệm quản lý chất lượng và được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn.

(c) Người có AOC phải tuyển dụng một hoặc nhiều nhân viên được Cục HKVN chấp thuận nhằm đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng được thực hiện theo tiêu chuẩn phê chuẩn, đáp ứng các yêu cầu bảo dưỡng nêu tại Điều 12.223 và thỏa mãn các yêu cầu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác và đảm bảo thực hiện các chức năng của hệ thống chất lượng.

(d) Người có AOC phải cung cấp tiện nghi văn phòng phù hợp tại vị trí phù hợp cho các nhân viên nêu tại khoản (c) nói trên.

(e) Người khai thác bay taxi cơ bản và taxi 1 người lái không yêu cầu phải tuyển dụng nhân viên bảo dưỡng, nhưng phải ký hợp đồng với các nhân viên và cơ sở bảo dưỡng được Cục HKVN chấp thuận.

12.235 HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

(a) Hệ thống chất lượng bảo dưỡng của người có AOC phải bao gồm tối thiểu các chức năng sau đây:

(1) Theo dõi các hoạt động đang được thực hiện phù hợp với các quy trình đã được chấp thuận;

(2) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo hợp đồng, nếu có, được thực hiện phù hợp với hợp đồng;

(3) Theo dõi tính liên tục tuân thủ với các yêu cầu bảo dưỡng; và

(4) Theo dõi sự tuân thủ và đầy đủ của các quy trình yêu cầu nhằm đảm bảo thực hành bảo dưỡng an toàn, tàu bay và các sản phẩm tàu bay đủ điều kiện bay.

Ghi chú: Theo dõi việc tuân thủ phải bao gồm cả hệ thống phản hồi đến giám đốc điều hành nhằm đảm bảo biện pháp khắc phục khi cần thiết.

(b) Hệ thống chất lượng bảo dưỡng của người có AOC phải có chương trình đảm bảo chất lượng bao gồm các quy trình để xác minh tất cả các hoạt động bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với các yêu cầu, tiêu chuẩn và quy trình áp dụng.

(c) Hệ thống quản lý chất lượng bảo dưỡng của Người khai thác đồng thời là tổ chức bảo dưỡng tàu bay có thể kết hợp với các yêu cầu của tổ chức bảo dưỡng và trình Cục HKVN để phê chuẩn hoặc chấp thuận và trình quốc gia đăng ký đối với các tàu bay không đăng ký tại Việt Nam.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.235 các yêu cầu bổ sung về hệ thống chất lượng đối với các hoạt động bảo dưỡng.

(d)[90] Người khai thác bay taxi cơ bản và Người khai thác bay taxi 01 người lái không yêu cầu phải có hệ thống chất lượng bảo dưỡng nhưng phải sử dụng phương pháp quản lý chất lượng bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

12.237 GHI NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Người thực hiện công việc bảo dưỡng nhằm khắc phục các hỏng hóc tàu bay/sản phẩm tàu bay đe dọa tới an toàn của chuyến bay phải ghi các công việc thực hiện vào phần bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật tàu bay.

(b) Người có AOC phải có quy trình giữ đầy đủ các bản sao nhật ký kỹ thuật trên tàu bay tại nơi mà mỗi thành viên tổ lái có thể sử dụng dễ dàng và phải đưa quy trình này vào tài liệu khai thác của Người khai thác.

12.240 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống lưu giữ các tài liệu sau đây theo mẫu được Cục HKVN chấp thuận:

(1) Tổng thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có thọ mệnh;

(2) Tình trạng tuân thủ tất cả các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc hiện hành;

(3) Các chi tiết phù hợp về cải tiến và sửa chữa tàu bay và các thiết bị chính của tàu bay;

---

[90] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 43 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(4) Thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có quy định thời gian đại tu;

(5) Tình trạng tuân thủ chương trình bảo dưỡng hiện thời của tàu bay; và

(6) Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết cho thấy các yêu cầu về ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng được tuân thủ.

(b) Người có AOC phải đảm bảo lưu giữ các tài liệu trên:

(1) Tối thiểu 12 tháng sau khi tàu bay và các thiết bị có liên quan nêu tại điểm (1), (2), (3), (4), (5), khoản (a) của Điều này không còn được sử dụng; hoặc

(2) Tối thiểu 12 tháng đối với các nội dung nêu tại điểm (6), khoản (a) của Điều này sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng; hoặc

(3) Khoảng thời gian tối thiểu khác theo quy định của Cục HKVN, chọn giá trị cao hơn.

(c)[91] Các hồ sơ nêu trong khoản a phải được lưu giữ trong thời gian tối thiểu 01 năm sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng.

(d)[92] Người có AOC phải đảm bảo trong trường hợp tạm thời thay đổi Người khai thác các hồ sơ quy định tại khoản a của Điều này phải được chuyển cho Người khai thác mới.

(e)[93] Người có AOC phải đảm bảo khi tàu bay được chuyển giao vĩnh viễn từ Người khai thác này sang cho Người khai thác khác, các hồ sơ nói tại khoản a của Điều này cũng được chuyển theo.

(g)[94] Mẫu nhật ký kỹ thuật tàu bay và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

---

[91] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 44 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[92] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 44 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[93] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 44 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[94] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 44 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

12.243 KÝ CHO PHÉP VÀO KHAI THÁC HOẶC GHI CHÉP SAU BẢO DƯỠNG TRONG NHẬT KÝ KỸ THUẬT

(a) Người có AOC không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được bảo dưỡng và cho phép vào khai thác bởi tổ chức được phê chuẩn theo quy định tại Phần 5 hoặc bởi hệ thống tương đương, tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương này phải được:

(1) Được Cục HKVN phê chuẩn; và

(2) Được quốc gia đăng ký chấp thuận (nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam).

(b) Người có AOC sử dụng hệ thống tương đương không được khai thác tàu bay sau khi ký cho phép vào khai thác như nói tại khoản (a) của Điều này trừ khi việc ký cho phép vào khai thác do cá nhân được cấp Giấy chứng nhận và năng định phù hợp với các phần liên quan thực hiện. Việc ký sau bảo dưỡng và/hoặc ký xác nhận đủ điều kiện bay phải được thực hiện phù hợp với các quy trình của tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(c) Người có AOC sử dụng tổ chức AMO không được khai thác tàu bay sau khi ký cho phép vào khai thác như nói tại khoản (a) của Điều này trừ khi đã ghi đầy đủ các nội dung liên quan phù hợp với các quy trình được Cục HKVN chấp thuận trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(d) Người có AOC phải cung cấp cho người chỉ huy tàu bay một bản sao xác nhận hoàn thành bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác, và phải đảm bảo việc cho phép này đã được ghi vào mục bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật.

12.245 CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA

(a)[95] Các hoạt động cải tiến và sửa chữa phải tuân thủ các yêu cầu đủ điều kiện bay đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và được quốc gia đăng ký chấp thuận nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam và phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Phải thiết lập phương thức nhằm đảm bảo lưu giữ các dữ liệu chứng minh hỗ trợ cho việc tuân thủ các yêu cầu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

---

[95] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Trường hợp sửa chữa hoặc cải tiến lớn, các công việc phải được thực hiện theo các dữ liệu kỹ thuật đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

(b)[96] Người có AOC đã được phép thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa và cải tiến đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị theo các phạm vi khai thác được phê chuẩn, khi ký cho phép một tàu bay đăng ký tại Việt Nam vào khai thác sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn phải sử dụng AMT có Giấy chứng nhận còn hiệu lực với năng định về khung sườn, động cơ tàu bay và phải được huấn luyện theo Phần 7 của Bộ QCATHK.

(c) Người có AOC phải báo cáo về các sửa chữa, cải tiến lớn đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị ngay sau khi hoàn thành các công việc này.

(d) Người có AOC phải nộp bản sao báo cáo của từng công việc sửa chữa, cải tiến lớn cho Cục HKVN và phải lưu giữ các báo cáo sửa chữa lớn phục vụ cho công việc kiểm tra.

12.247 CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC đề nghị phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay lớn hoặc tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với nhiều hơn 10 ghế hành khách phải cung cấp chương trình bảo dưỡng được quốc gia đăng ký phê chuẩn cho nhân viên khai thác và bảo dưỡng sử dụng. Chương trình bảo dưỡng phải chứa đựng đầy đủ các thông tin quy định của Cục HKVN.

(b) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của người có AOC và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng. Nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, việc chấp thuận của Cục HKVN sẽ là điều kiện trước khi quốc gia đăng ký phê chuẩn, hoặc khi người có AOC tuân thủ các khuyến cáo của quốc gia đăng ký, nếu phù hợp.

(c) Chương trình bảo dưỡng phải được xây dựng trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác.

(d) Việc soạn thảo và áp dụng chương trình bảo dưỡng phải tuân thủ các nguyên tắc yếu tố con người.

---

[96] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) Người có AOC phải đảm bảo tàu bay được bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng đã phê chuẩn, bao gồm các nội dung:

(1) Các công việc bảo dưỡng và thời hạn thực hiện chúng, có tính đến kế hoạch khai thác tàu bay;

(2) Chương trình duy trì tính toàn vẹn cấu trúc, nếu áp dụng;

(3) Các quy trình áp dụng khi có sự thay đổi và sai lệch so với các quy định tại điểm (1) và (2), khoản (e) và (e)(2) của Điều này; và

(4) Chương trình độ tin cậy và theo dõi trạng thái, miêu tả hệ thống tàu bay, thiết bị và hệ thống tạo lực đẩy.

(f) Xác định các công việc bảo dưỡng và thời gian thực hiện bắt buộc quy định trong thiết kế loại.

(g) Xác định các công việc bảo dưỡng lặp lại thực hiện trong thời gian bắt buộc theo yêu cầu thiết kế loại.

Ghi chú: Chương trình bảo dưỡng phải dựa trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác.

(h)[97] Phê chuẩn chương trình bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải được đưa vào tài liệu phạm vi hoạt động.

(i) Người có AOC phải cung cấp bản sao chương trình bảo dưỡng và tất cả các sửa đổi tiếp theo cho các nhân viên và các tổ chức thực hiện công việc bảo dưỡng trên tàu bay.

(j) Người có AOC phải kịp thời cung cấp bản sao tất cả các sửa đổi của chương trình bảo dưỡng cho các tổ chức và cá nhân đã được nhận chương trình bảo dưỡng.

(k) Người có AOC không được để nhân viên của mình sử dụng trong vận tải hàng không thương mại chương trình bảo dưỡng hoặc các phần của chương trình khi chưa được Cục HKVN xem xét và phê chuẩn.

(l) Cục HKVN sẽ yêu cầu người có AOC phải đưa chương trình độ tin cậy vào chương trình bảo dưỡng khi thấy cần thiết. Khi được Cục HKVN yêu cầu, người

[97] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 46 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

có AOC phải đưa các quy trình và thông tin nói trên vào tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(m) Người có AOC phải có chương trình kiểm tra và chương trình bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến nhằm đảm bảo:

(1) Công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến đã thực hiện phù hợp với tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;

(2) Tàu bay được ký cho phép vào khai thác đủ điều kiện bay.

(n) Cục HKVN có thể sửa đổi bất cứ đặc điểm kỹ thuật nào đã phê chuẩn theo quy định của chương này nhằm cho phép ký hoàn thành bảo dưỡng và sử dụng các thiết bị khung sườn, hệ thống tạo lực đẩy, thiết bị, thiết bị dự trữ được những người thuê ở nước ngoài không có Giấy chứng nhận kỹ thuật viên Việt Nam bảo dưỡng, thay thế, hoặc kiểm tra.

(o) Người có AOC đã được cho phép như nêu tại khoản (n) trên đây phải thực hiện giám sát cơ sở vật chất và thực hành nhằm đảm bảo các công việc thực hiện trên thiết bị nói trên phù hợp với tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

12.250 THÔNG TIN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LIÊN TỤC[98]

a. Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 3.175 kg phải:

1. Theo dõi, đánh giá thực trạng bảo dưỡng và khai thác trên cơ sở tính đủ điều kiện bay liên tục;

2. Cung cấp thông tin theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam hoặc của quốc gia đăng ký nếu không phải là Việt Nam;

3. Báo cáo qua hệ thống mô tả trong tài liệu kiểm soát bảo dưỡng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 3.175 kg phải:

---

[98] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 47 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Thu thập, đánh giá thông tin đủ điều kiện bay liên tục và những đề xuất từ tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại;

2. Triển khai các hành động tương ứng cần thiết theo quy trình đã được quốc gia đăng ký chấp thuận.

12.253 QUYỀN THỰC HIỆN VÀ PHÊ CHUẨN BẢO DƯỠNG, BẢO DƯỠNG PHÒNG NGỪA VÀ CẢI TIẾN

(a) Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng có thể thực hiện và phê chuẩn các công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc kiểm tra để ký hoàn thành bảo dưỡng nếu được cho phép trong phần phạm vi khai thác của Người khai thác và quy định trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng.

(b) Người có AOC có thể ký thỏa thuận với 1 tổ chức bảo dưỡng tàu bay có năng định phù hợp về việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc cải tiến tàu bay, khung sườn tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị hoặc các bộ phận của chúng như quy định trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng.

(c)[99] Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng phải sử dụng các cá nhân có năng định và Giấy chứng nhận phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 5 và Phần 7 của Bộ QCATHK để ký xác nhận bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa sau khi thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng theo các dữ liệu bảo dưỡng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

12.255 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA BẢO DƯỠNG BẮT BUỘC

(a) Người khai thác không được cho phép nhân viên thực hiện công việc kiểm tra bảo dưỡng trừ khi người đó đã được huấn luyện đầy đủ, được cấp Giấy chứng nhận phù hợp và được ủy quyền thực hiện công việc kiểm tra.

(b) Người khai thác không được cho phép nhân viên thực hiện công việc kiểm tra bảo dưỡng theo yêu cầu trừ khi người thực hiện công việc kiểm tra tuân thủ quy trình và các yêu cầu quy định của hệ thống chất lượng hoặc hệ thống quản lý chất lượng đã phê chuẩn.

---

[99] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 48 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Không ai được thực hiện kiểm tra bảo dưỡng theo yêu cầu đối với công việc bảo dưỡng mà mình đã thực hiện.

(d) Người có AOC phải duy trì, hoặc phải xác định rằng mỗi tổ chức AMO mà mình ký thỏa thuận thực hiện kiểm tra có danh sách những người đã được huấn luyện, có đủ khả năng và được ủy quyền để thực hiện công việc kiểm tra yêu cầu:

(1) Phải nêu tên, chức danh, và công việc kiểm tra mà những người nêu trên được phép thực hiện.

(2) Người khai thác (hoặc tổ chức AMO đã ký thỏa thuận thực hiện kiểm tra) phải có ủy quyền bằng văn bản cho từng người được ủy quyền, trong đó nêu phạm vi trách nhiệm, quyền hạn và giới hạn kiểm tra.

(3) Phải có danh sách người được ủy quyền kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra khi được yêu cầu[100].

12.257 CÁC YÊU CẦU VỀ CHỨNG CHỈ ĐỐI VỚI KỸ THUẬT VIÊN CỦA NGƯỜI KHAI THÁC SỬ DỤNG HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG TƯƠNG ĐƯƠNG

(a) Người chịu trách nhiệm trực tiếp đối với công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, hoặc cải tiến đối với tàu bay, khung sườn tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị hoặc các phụ tùng của tàu bay, và người thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và ký cho phép vào khai thác sau bảo dưỡng, phải được cấp Giấy chứng nhận và năng định kỹ thuật viên hoặc chuyên gia sửa chữa phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 5 và Phần 7, và phải được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Người chịu trách nhiệm trực tiếp phải có mặt tại nơi bảo dưỡng, không phải theo dõi và chỉ đạo từng công nhân một cách liên tục song phải có mặt để trao đổi ý kiến và ra quyết định đối với các vấn đề đòi hỏi phải có hướng dẫn hoặc quyết định của cấp cao hơn.

Chú ý: (được bãi bỏ)[101].

---

[100] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 49 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[101] Ghi chú này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 29 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.013 QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Đối với tài liệu liên quan đến khai thác tàu bay, người đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay; phải bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật (giám đốc điều hành); loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác; loại hình khai thác; loại, kiểu tàu bay khai thác.

(2) Tài liệu miêu tả tổ chức quản lý;

(3) Họ tên của các cán bộ quản lý chính, bao gồm những người chịu trách nhiệm về khai thác bay, về hệ thống bảo dưỡng, về huấn luyện tổ bay và các hoạt động khai thác trên mặt đất cùng với kinh nghiệm và khả năng chuyên môn của họ;

(4) Tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) Đối với hệ thống bảo dưỡng tàu bay, người đề nghị phải cung cấp các tài liệu cùng với hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác lần đầu tiên, và trong trường hợp cần thiết, hồ sơ đề nghị sửa đổi hoặc gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác đối với từng loại máy bay mới được đưa vào khai thác:

(1) Giải trình quản lý tổ chức bảo dưỡng;

(2) Chương trình bảo dưỡng máy bay của Người khai thác;

(3) Nhật ký kỹ thuật máy bay;

(4) Kiểu loại và số lượng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam;

(5) Ngoài quy định tại điểm (4), khoản (b) của Phụ lục này, Người khai thác có thể khai thác máy bay được đăng ký tại quốc gia khác khi có sự thỏa thuận chuyển giao trách nhiệm (chức năng) giám sát an toàn giữa Cục HKVNNam với nhà chức trách của quốc gia đăng ký theo quy định của điều 83*bis* Công ước Chi-ca-go;

(6) Hợp đồng bảo dưỡng giữa Người khai thác với các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.017: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY MANG THEO TÀU BAY[102]

a. Bản sao có công chứng của AOC phải có định dạng tiêu chuẩn:

1. Tương tự như định dạng quy định tại Phần 1 và Phần 2 Phụ ước 6 của ICAO cho phép nhà chức trách hàng không nước ngoài dễ dàng xác định việc tuân thủ của Người có AOC;

2. Chứa các thông tin tối thiểu theo quy định tại khoản b của Phụ lục này.

b. Nội dung tối thiểu của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay phải bao gồm:

1. Tiêu đề với chữ in đậm xác định Quốc gia của Người khai thác tàu bay "Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam".

2. Tiêu đề phụ với chữ in đậm nhỏ hơn xác định cơ quan cấp AOC là "Cục Hàng không Việt Nam";

3. Số AOC được quy định bởi Cục Hàng không Việt Nam;

4. Ngày hết hạn theo định dạng (dd-mm-yyyy);

5. Tên đăng ký của Người khai thác tàu bay;

6. Tên thương mại của Người khai thác tàu bay nếu khác so với tên đăng ký tại điểm 5. Bổ sung nội dung "thực hiện kinh doanh như" trước tên thương mại;

7. Địa chỉ của Người khai thác tàu bay;

8. Số điện thoại và số fax của Người khai thác tàu bay bao gồm cả mã Quốc gia, Địa chỉ email nếu có;

9. Chi tiết liên lạc bao gồm số điện thoại, số fax và địa chỉ email của người chịu trách nhiệm chính về khai thác cho phép liên lạc ngay lập tức trong trường hợp bất thường trong khai thác, đủ điều kiện bay, năng lực của các thành viên tổ bay, hàng nguy hiểm và các sự việc khác;

10. Tài liệu được kiểm soát (hướng dẫn khai thác) đặt trên tàu bay phải liệt kê các đầu mới liên lạc của Người khai thác tàu bay với tham chiếu đến điều khoản hoặc số trang;

11. Tham chiếu cụ thể đến quy định về hàng không thích hợp;

12. Ngày cấp theo định dạng (dd-mm-yyyy);

13. Chức danh, họ tên và chữ ký của Người ký văn bản và được đóng dấu.

---

[102] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 50 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.017: PHỤ LỤC KHAI THÁC MANG THEO TÀU BAY[103]

a. Người khai thác tàu bay phải mang trên tàu bay Phụ lục khai thác chứa thông tin về của kiểu loại tàu bay của từng tàu bay trong đội tàu bay được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam. Trong trường hợp các giấy phép khai thác đặc biệt và giới hạn giống nhau đối với 02 tàu bay trở lên thì các tàu bay này có thể được nhập vào một danh sách.

b. Bản sao được chứng thực bởi Cục Hàng không Việt Nam của Phụ lục khai thác phải có định dạng tiêu chuẩn như sau:

1. Tương tự như định dạng được quy định tại Phần 1 và Phần 2 của Phụ ước 6 của ICAO cho phép nhà chức trách hàng không nước ngoài dễ dàng xác định việc tuân thủ của Người có AOC;

2. Chứa các thông tin tối thiểu quy định tại khoản c của Phụ lục này.

c. Nội dung tối thiểu của Phụ lục khai thác phải bao gồm:

1. Tiêu đề "Phụ lục khai thác" dưới đó là dòng chữ "Tuân thủ các điều kiện được phê chuẩn trong Tài liệu hướng dẫn khai thác";

2. Số điện thoại và số fax của Cục Hàng không Việt Nam bao gồm cả mã quốc gia và địa chỉ email thích hợp;

3. Số của AOC mà Phụ lục khai thác đính kèm;

4. Tên đăng ký và tên thương mại của Người khai thác tàu bay, nếu có sự khác biệt đặt cụm từ "thực hiện kinh doanh như" trước tên thương mại;

5. Ngày cấp Phụ lục khai thác theo định dạng (dd-mm-yyyy) và chữ ký của người có thẩm quyền;

6. Chi tiết về hãng sản xuất, kiểu, loại của tàu bay;

7. Bất kỳ loại hình khai thác khác (bay cứu thương…);

8. Danh sách các khu vực địa lý được phép khai thác;

9. Danh sách các phép khai thác đặc biệt (chỉ khai thác VFR, chỉ khai thác ban ngày…);

d. Nội dung tối thiểu của phần các giấy phép cụ thể trong Phụ lục khai thác phải được chia ra 04 cột:

---

[103] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 50 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Các phê chuẩn khai thác đặc biệt;

2. Ô để đánh dấu "Có, Không hoặc Không áp dụng";

3. Các phê chuẩn đặc biệt;

4. Ghi chú;

e. Các phê chuẩn đặc biệt tối thiểu phải có trong cột này theo thứ tự:

1. Hàng nguy hiểm;

2. Khai thác trong tầm nhìn hạn chế: tiếp cận và hạ cánh;

3. Khai thác trong tầm nhìn hạn chế: cất cánh;

4. Khai thác trong vùng trời giảm phân cách cao tối thiểu;

5. Khai thác tầm bay mở rộng;

6. Từng phương thức dẫn đường cụ thể đối với khai thác dẫn đường dựa trên tính năng;

7. Duy trì đủ điều kiện bay;

8. Các điều kiện khác.

g. Khi các phê chuẩn đặc biệt như RVSM quy định tại điểm 4 khoản e hoặc EDTO quy định tại điểm 5 khoản e không áp dụng phải điền nội dung "không áp dụng (N/A)" vào ô thích hợp.

h. Các phê chuẩn đặc biệt trong cột "Phê chuẩn đặc biệt" phải bao gồm:

1. Tiếp cận và hạ cánh đối với khai thác trong tầm nhìn hạn chế:

i. Từng dòng riêng cho mỗi hạng tiếp cận chính xác (CATI, II, IIIA, IIIB, IIIC);

ii. RVR tối thiểu đơn vị m và độ cao quyết định đơn vị ft.

2. Cất cánh đối với khai thác tầm nhìn hạn chế tại điểm 3 khoản e Điều này:

i. Từng dòng riêng cho từng phê chuẩn phải được sử dụng nếu các phê chuẩn khác nhau được cấp;

ii. RVR tối thiểu được phê chuẩn bằng đơn vị m.

3. Đối với khai thác EDTO:

i. Ngưỡng thời gian;

ii. Thời gian bay đến sân bay dự bị tối đa.

4. Đối với khai thác dẫn đường dựa trên tính năng tại điểm 6 khoản e Điều này:

i. Từng dòng riêng phải được sử dụng cho từng phê chuẩn đặc biệt cấp cho khai thác dẫn đường dựa trên tính năng (RNAV 10, RNAV 1, RNP 4...);

ii. Các điều kiện và hạn chế nếu có phải được liệt kê trong mục "Phê chuẩn đặc biệt" và cột "Ghi chú".

5. Đối với việc duy trì đủ điều kiện bay:

i. Điền tên của tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay;

ii. Quy định yêu cầu thực hiện công tác bảo dưỡng, trong phạm vi AOC hoặc phê chuẩn cụ thể.

6. Đối với dòng các phê chuẩn khác:

i. Các phê chuẩn bổ sung có thể được điền vào đây, sử dụng 01 dòng hoặc nhiều dòng cho từng phê chuẩn.

ii. Các phê chuẩn này có thể bao gồm cả phê chuẩn đặc biệt, MNPS, tính năng dẫn đường được phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phải gửi về Cục HKVN ít nhất 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật (giám đốc điều hành); loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác; loại hình khai thác; loại, kiểu tàu bay khai thác;

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung phải được gửi ít nhất 30 ngày trước ngày Giấy chứng nhận khai thác tàu bay sửa đổi, bổ sung dự kiến sẽ có hiệu lực. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung năng định khai thác, loại tàu bay hoặc tàu bay của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong đơn nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung;

(2) Các tài liệu sửa đổi, bổ sung có liên quan.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.033 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHO NGƯỜI KHAI THÁC BAY TAXI MỘT NGƯỜI LÁI

(a) Quy trình cấp Giấy chứng nhận đầy đủ lần đầu phải được Cục HKVN thực hiện đối với người xin cấp AOC tàu bay một động cơ.

(b) Các trường hợp miễn trừ trong Phần 12 đối với khai thác bay taxi 1 người lái có thể coi là dành cho những Người khai thác có đội ngũ người lái ít hơn 3 người chỉ huy tàu bay được huấn luyện đầy đủ.

(c) Tàu bay phải có khả năng duy trì các yêu cầu tính năng đối với loại hình khai thác này.

(d) Không Người khai thác nào được phép khai thác tàu bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) hoặc bay đêm với 1 người lái trừ khi:

(1) Tài liệu hướng dẫn bay không yêu cầu tổ lái phải có nhiều hơn 1 người lái;

(2) Tàu bay là loại tàu bay cánh quạt;

(3) Cấu hình số ghế hành khách tối đa được phê chuẩn là 9 ghế;

(4) Trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận không quá 5700kg;

(5) Đối với khai thác theo quy tắc IFR và khai thác bay đêm 1 người lái tàu bay phải được trang bị như quy định tại Phần 6; và

(6) Người lái chỉ huy thỏa mãn các yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện, kiểm tra và kinh nghiệm hiện tại quy định trong Phần 14, kể cả thực hiện hướng dẫn thoát hiểm khẩn nguy, sử dụng tự động lái khi khai thác theo quy tắc IFR, và sử dụng tài liệu dẫn đường tóm tắt.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.033 KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) - LOẠI TÀU BAY 1 ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

(a) Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây là nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai

thác loại tàu bay một động cơ tuốc-bin trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

1. Độ tin cậy của động cơ tuốc-bin

(a) Độ tin cậy của động cơ tuốc-bin phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100 000 giờ động cơ.

Ghi chú: Khái niệm "Mất công suất" được sử dụng trong Phần này có nghĩa là mất công suất do nguyên nhân hỏng động cơ, sai sót trong thiết kế hoặc lắp đặt thiết bị động cơ, kể cả thiết kế và lắp đặt hệ thống nhiên liệu và hệ thống kiểm soát động cơ.

(b) Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng tiến triển của động cơ.

(c) Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

(1) Hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt, hoặc kích hoạt bằng tay khi cất cánh và hạ cánh, trong khi bay, trong điều kiện độ ẩm cao;

(2) Hệ thống phát hiện mùn kim thuộc hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn, hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái; và

(3) Thiết bị kiểm soát động cơ khẩn nguy cho phép duy trì hoạt động của động cơ trong phạm vi công suất đủ để hoàn tất chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp có thể xảy ra hỏng hóc bộ phận kiểm soát nhiên liệu.

2. Các hệ thống và thiết bị

(a) Loại tàu bay một động cơ tuốc-bin được phê chuẩn khai thác đêm và/hoặc trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay an toàn và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong tất cả các điều kiện khai thác cho phép.

(b) Hai hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và/hoặc bay trong điều kiện IMC:

(1) Một đồng hồ khí áp vô tuyến

(2) Một hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả các nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

(i) Duy trì hoạt động của các thiết bị thiết yếu của chuyến bay, hệ thống liên lạc và dẫn đường trong khi giảm thấp từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận trong thế bay liệng cho đến khi kết thúc hạ cánh;

(ii) Hạ thấp cánh tà trước và càng, nếu áp dụng;

(iii) Cung cấp nguồn điện cho bộ phận sưởi ấm của một phi công, nguồn điện này phải phục vụ việc làm cho đồng hồ tốc độ của phi công đó ở trạng thái dễ nhìn.

(iv) Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh quy định ở 2 (i);

(v) Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng; và

(vi) Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

(3) 2 đồng hồ chỉ thế bay được cung cấp công suất từ 2 nguồn độc lập;

(4) Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 1 lần;

(5) Ra đa thời tiết trên tàu bay;

(6) Một hệ thống dẫn đường khu vực được cấp Giấy chứng nhận có khả năng lập chương trình vị trí các sân bay và các khu vực hạ cánh bắt buộc an toàn, và ngay lập tức đưa ra các thông tin về vệt bay và khoảng cách tới các sân bay đó.

(7) Đối với khai thác chở khách, phải trang bị chỗ ngồi hành khách và khung ghế đáp ứng các tiêu chuẩn tính năng kiểm tra động học và được trang bị dây quàng vai, hoặc đai an toàn với dây quàng chéo qua vai cho tất cả những người ngồi trên tàu bay để giảm độ cao sau khi động cơ hỏng tại thời điểm tàu bay dạt xuống tối đa từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận xuống tới độ cao không cần phải sử dụng ô-xy bổ sung;

(8) Một đèn hạ cánh độc lập so với càng cung cấp đủ ánh sáng cho khu vực chạm bánh khi hạ cánh bắt buộc ban đêm; và

(9) Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

3. Danh mục thiết bị tối thiểu

(a) Danh mục thiết bị tối thiểu của Người khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn để xác định các thiết bị khai thác yêu cầu đối với bay đêm hoặc bay trong điều kiện IMC, và bay ngày/trong điều kiện VMC.

4. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn bay

(a) Tài liệu hướng dẫn bay phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của tàu bay một động cơ tuốc-bin ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC.

5. Báo cáo sự cố

(a) Người khai thác được phê chuẩn khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục HKVN các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục HKVN thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

(b) Cục HKVN sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

(c) Cục HKVN sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

6. Lập kế hoạch khai thác

(a) Khi lập kế hoạch tuyến đường bay Người khai thác phải chú ý đến các thông tin đánh giá tuyến đường và khu vực khai thác dự định liên quan, bao gồm các nội dung sau:

(1) Thực tế địa hình sẽ bay qua, địa hình tiềm tàng nơi có thể thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp xảy ra hỏng động cơ hoặc các hỏng hóc lớn khác;

(2) Các thông tin thời tiết, bao gồm cả các ảnh hưởng khí tượng theo mùa hoặc các ảnh hưởng khí tượng bất lợi khác có thể tác động đến chuyến bay; và

(3) Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục HKVN.

(b) Người khai thác phải xác định các sân bay hoặc khu vực hạ cánh bắt buộc an toàn sử dụng trong trường hợp hỏng động cơ, và vị trí của các sân bay, khu vực này phải được lập chương trình trong hệ thống dẫn đường khu vực.

Ghi chú 1: Hạ cánh bắt buộc "an toàn" trong văn cảnh này nghĩa là hạ cánh tại 1 khu vực nơi có thể chắc chắn không dẫn đến chết người hoặc bị thương nặng, mặc dù tàu bay có thể bị nhiều thiệt hại.

Ghi chú 2: Việc khai thác trên các tuyến đường bay trong điều kiện thời tiết cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp 1 động cơ hỏng không phải là tiêu chí cho loại tàu bay này, các khu vực hạ cánh bắt buộc tại các điểm dọc theo tuyến đường bay cũng không được quy định đối với những tàu bay này vì đã có các quy định rất chặt chẽ về độ tin cậy động cơ, các hệ thống bổ sung và phương thức, thiết bị khai thác trong Phụ lục này.

7. Yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái

(a) Cục HKVN sẽ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC bằng tàu bay một động cơ tuốc-bin.

(b) Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC bằng tàu bay một động cơ tuốc-bin, bao gồm các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy, và cụ thể phương thức giảm thấp để hạ cánh bắt buộc ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC khi hỏng động cơ.

8. Các giới hạn đối với tuyến đường bay trên biển

(a) Cục HKVN sẽ đánh giá và áp dụng các tiêu chí giới hạn tuyến đường bay đối với tàu bay một động cơ tuốc-bin khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC trên biển nếu quá cự ly bay dạt từ khu vực có thể hạ cánh bắt buộc an toàn/hạ cánh khẩn nguy an toàn trên biển về:

(1) Các đặc điểm của máy bay;

(2) Ảnh hưởng của thời tiết theo mùa, bao gồm cả trạng thái và nhiệt độ nước biển; và

(3) Các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hiện có.

9. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin cơ ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục HKVN.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.033: KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3[104]

Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

[104] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 51 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

a. Độ tin cậy của động cơ:

1. Đáp ứng và duy trì tiêu chuẩn đã được phê chuẩn đối với động cơ trực thăng hạng 3 khai thác trong điều kiện IMC.

2. Đáp ứng các tiêu chuẩn được phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ đang khai thác, độ tin cậy phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100.000 giờ động cơ dựa trên đánh giá rủi ro.

3. Đáp ứng các tiêu chuẩn phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ mới, quốc gia thiết kế phải đánh giá loại động cơ để chấp thuận khai thác trong điều kiện IMC đối với trực thăng hạng 3 trên cơ sở từng trường hợp một.

4. Duy trì các tiêu chuẩn được phê chuẩn bởi quốc gia thiết kế đảm bảo độ tin cậy động cơ không thay đổi, đáp ứng các yêu cầu về độ tin cậy thông qua quá trình duy trì đủ điều kiện bay.

5. Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

6. Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

i. Đối với động cơ tuốc-bin phải có hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt lại hoặc kích hoạt bằng tay liên tục trừ khi Giấy chứng nhận động cơ không yêu cầu phải có hệ thống này có tính đến điều kiện môi trường mà động cơ sẽ được khai thác;

ii. Hệ thống phát hiện mùn kim loại hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn. Hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái;

iii. Thiết bị kiểm soát động cơ khẩn nguy cho phép duy trì hoạt động của động cơ trong phạm vi công suất đủ để hoàn tất chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp có thể xảy ra hỏng hóc bộ phận kiểm soát nhiên liệu.

b. Các hệ thống và thiết bị

1. Trực thăng loại 3 được phê chuẩn khai thác ban đêm và trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong các điều kiện khai thác cho phép:

i. 02 hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và bay trong điều kiện IMC hoặc nguồn điện chính và nguồn ắc quy dự phòng hoặc nguồn điện dự phòng có khả năng cung cấp 150% tải điện của tất cả các dụng cụ và thiết bị yêu cầu để khai thác an toàn trong trường hợp khẩn nguy trong ít nhất 01 giờ;

ii. 01 hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

A. Duy trì hoạt động của các thiết bị thiết yếu của chuyến bay, hệ thống liên lạc và dẫn đường trong khi giảm thấp từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận trong thế bay liệng cho đến khi kết thúc hạ cánh;

B. Duy trì hoạt động của hệ thống thăng bằng trong trường hợp áp dụng;

C. Thả càng trong trường hợp áp dụng;

D. Cung cấp nguồn điện cho bộ phận sưởi ấm của một phi công, nguồn điện này phải phục vụ việc làm cho đồng hồ tốc độ của phi công đó ở trạng thái dễ nhìn;

E. Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh;

G. Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng;

H. Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

iii. Trong trường hợp ắc quy được sử dụng như nguồn thứ 02 có thể không yêu cầu nguồn điện dự phòng.

2. Đồng hồ khí áp.

3. Hệ thống lái tự động nếu khai thác 01 người lái. Trong trường hợp này, quốc gia Người khai thác tàu bay phải cân nhắc các giới hạn hoặc điều kiện trong khai thác;

4. Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 01 lần;

5. Một hệ thống dẫn đường khu vực được phê chuẩn có khả năng định vị các khu vực hạ cánh thích hợp trong trường hợp khẩn nguy;

6. Một đèn hạ cánh độc lập so với càng cung cấp đủ ánh sáng cho khu vực chạm bánh khi hạ cánh bắt buộc ban đêm;

7. Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

c. Yêu cầu bảo trì tối thiểu trong vận hành thiết bị

Yêu cầu bảo trì tối thiểu đối trong vận hành thiết bị đối với trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải tuân thủ các quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

d. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn khai thác:

Tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC.

đ. Báo cáo sự cố:

1. Người khai thác được phê chuẩn khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

2. Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

3. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

e. Lập kế hoạch khai thác:

Khi lập kế hoạch tuyến đường bay Người khai thác phải chú ý đến các thông tin đánh giá tuyến đường và khu vực khai thác dự định liên quan bao gồm các nội dung sau:

1. Thực tế địa hình sẽ bay qua địa hình tiềm tàng nơi có thể thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp xảy ra hỏng động cơ hoặc các hỏng hóc lớn khác;

2. Các thông tin thời tiết bao gồm cả các ảnh hưởng khí tượng theo mùa hoặc các ảnh hưởng khí tượng bất lợi khác có thể tác động đến chuyến bay;

3. Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

g. Yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái

1. Người khai thác phải tuân thủ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03.

2. Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03 bao gồm:

i. Các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy;

ii. Cách thức phát hiện hỏng hóc động cơ bao gồm:

A. Giảm thấp để hạ cánh bắt buộc trong điều kiện IMC;

B. Đối với trực thăng 01 động cơ, duy trì ổn định vòng quay.

h. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.040 CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG CỦA HỆ THỐNG ĐỒNG HỒ KHÍ ÁP

(a) Các nhóm tàu bay mà các chi tiết có thể ảnh hưởng đến tính chính xác của tính năng giữ độ cao, đến khả năng giữ độ cao giống nhau hoàn toàn về thiết kế và cấu trúc, phải có tổng sai sót theo chiều thẳng đứng (TVE) với biên độ trung bình không lớn hơn 25m (80ft), và các sai lệch so với tiêu chuẩn không lớn hơn 28 - 0.013z2 đối với $0 \leq z \leq 25$, trong đó z là biên độ TVE trung bình tính bằng mét, hoặc 92 - 0.00422 for $0 \leq z \leq 80$, trong đó z được tính bằng feet. Ngoài ra, các thiết bị VTE phải có các đặc điểm sau:

(1) Sai số trung bình của hệ thống đồng hồ khí áp (ASE) của nhóm tàu bay không được vượt quá biên độ 25 m (80 feet);

(2) Tổng giá trị tuyệt đối của ASE trung bình và 3 sai lệch so với tiêu chuẩn của ASE không được vượt quá 75 m (245 feet); và

(3) Sự khác biệt giữa mực bay cho phép và độ cao khí áp thực tế phải cân bằng nhau trong khoảng 0 m, sai lệch so với tiêu chuẩn không được lớn hơn 13,3 m (43,7 feet); và

(4) Ngoài ra việc giảm tần số của các sự khác biệt với độ lớn của sự khác biệt gia tăng sẽ tạo ra sự gia tăng nhỏ nhất.

(a) Đối với các tàu bay có đặc điểm khung sườn và cách lắp đặt hệ thống đồng hồ khí áp khác thường không thuộc nhóm tàu bay nói trong khoản (1) trên đây, khả năng tính năng giữ độ cao phải sao cho các thiết bị VTE của tàu bay có các đặc điểm sau đây:

(1) Biên độ ASE của tàu bay không vượt quá 60 m (200 feet) trong tất cả các điều kiện bay; và sự khác biệt giữa mực bay cho phép và độ cao khí áp thực tế phải cân bằng nhau trong khoảng 0 m, sai lệch so với tiêu chuẩn không được lớn hơn 13,3 m (43,7 feet); và

(2) Ngoài ra việc giảm tần số của các sự khác biệt với độ lớn của sự khác biệt gia tăng sẽ tạo ra sự gia tăng nhỏ nhất

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.047: LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ[105]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tiêu chí lựa chọn sân bay dự bị. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác tàu bay;

b. Khả năng của tàu bay và các hệ thống của tàu bay;

c. Công nghệ sử dụng tại các sân bay, khả năng và cơ sở hạ tầng của sân bay;

d. Chất lượng và độ tin cậy của thông tin thời tiết;

e. Xác định mối nguy hiểm và đe dọa an toàn của từng điều kiện khác biệt trong lựa chọn sân bay dự bị;

g. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.”

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.047: YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU[106]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tính toán nhiên liệu trước chuyến bay đối với: nhiên liệu dùng trong khi lăn, nhiên liệu của hành trình, nhiên liệu dự phòng có các trường hợp bất thường, nhiên liệu để đến sân bay dự bị hạ cánh và nhiên liệu bổ sung. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Tính toán nhiên liệu cho chuyến bay;

b. Khả năng của Người khai thác bao gồm:

1. Phương pháp điều khiển dữ liệu bao gồm chương trình theo dõi tiêu hao nhiên liệu;

2. Công nghệ tiên tiến áp dụng tại các sân bay dự bị;

3. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

---

[105] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[106] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.047: CÁC YÊU CẦU VỀ THỜI GIAN TỐI ĐA BAY ĐẾN SÂN BAY DỰ BỊ TRONG KHAI THÁC EDTO[107]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khai thác vượt quá thời gian giới hạn. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác;

b. Độ tin cậy chung của tàu bay;

c. Độ tin cậy của từng hệ thống giới hạn thời gian;

d. Các thông tin liên quan từ nhà sản xuất;

e. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.060 YÊU CẦU VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ

(a) Người có AOC phải sắp xếp nhằm đảm bảo duy trì giám sát nếu việc khai thác được thực hiện trong điều kiện thiếu vắng một vị trí quản lý yêu cầu nào đó.

(b) Các cán bộ quản lý yêu cầu phải ký giao ước làm việc đủ thời gian đảm bảo hoàn thành các chức năng quản lý.

(c) Người đảm đương một vị trí quản lý của Người khai thác này không được giữ vị trí tương tự của Người khai thác khác, trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) Tiêu chuẩn tối thiểu ban đầu đối với người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát khai thác là:

(1) Bằng lái ATP; và

(2) 3 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại tàu bay lớn.

(e) Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát huấn luyện tổ bay là:

(1) Bằng lái ATL với các năng định phù hợp đối với tối thiểu một tàu bay của Người khai thác; và

---

[107] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(2) Ba năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại.

Ghi chú: Cục HKVN có thể chấp nhận bằng lái thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị nếu các yêu cầu đối với PIC đối với loại hình khai thác thực hiện chỉ đòi hỏi giấy phép thương mại.

(f) Tiêu chuẩn tối thiểu ban đầu đối với người chịu trách nhiệm về hệ thống bảo dưỡng là:

(1) Đã được huấn luyện phù hợp với Phần 5 và Phần 7 hoặc hệ thống tương đương; và

(2) Đã có tối thiểu 3 năm làm việc trong công tác bảo dưỡng tàu bay hoặc có bằng kỹ sư hàng không.

(g) Người có AOC có thể tuyển dụng người không đáp ứng các yêu cầu về bằng cấp và kinh nghiệm hàng không phù hợp nếu Cục HKVN thấy rằng người đó kinh nghiệm tương đương và có thể thực hiện một cách hiệu quả các chức năng quản lý yêu cầu.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.073: QUY ĐỊNH VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM QUẢN LÝ VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG[108]

Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm quản lý hệ thống chất lượng như sau:

a. Có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong hệ thống chất lượng trong lĩnh vực khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay;

b. Có chứng chỉ xác nhận đã hoàn thành khóa học về đánh giá viên nội bộ và Chứng chỉ đánh giá viên trưởng trong đó có ít nhất 01 năm kinh nghiệm thực hiện công việc đánh giá với vai trò là đánh giá viên trưởng.

[108] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 53 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(Xem tiếp Công báo số 879 + 880)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:
- Nội dung: 080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành: 080.48543
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng