PHẦN VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT

Văn bản hợp nhất số 08/VBHN-BGTVT ngày 19 tháng 10 năm 2015 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 1087 + 1088)

Phần 4
DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY

CHƯƠNG A. TỔNG QUÁT

4.001 ÁP DỤNG

4.003 ĐỊNH NGHĨA

4.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

CHƯƠNG B. GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.010 ÁP DỤNG

4.013 TƯ CÁCH PHÁP LÝ

4.015 PHÂN LOẠI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.017 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.020 CHUYỂN GIAO HOẶC HOÀN TRẢ GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.023 THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.025 NHẬN DẠNG TÀU BAY

4.027 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY TIÊU CHUẨN

4.030 CHỈ LỆNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.033 CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN TIẾNG ỒN

4.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ĐẶC BIỆT

CHƯƠNG C. DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

4.040 ÁP DỤNG

4.043 TRÁCH NHIỆM

4.045 TỔNG QUÁT

4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT

CHƯƠNG D. CÁC YÊU CẦU VỀ BẢO DƯỠNG TÀU BAY

4.050 ÁP DỤNG

4.053 ĐÁNH GIÁ SỬA CHỮA CHO THÂN TÀU BAY TĂNG ÁP

4.055 BẢO DƯỠNG YÊU CẦU PHẢI THỰC HIỆN

4.057 KIỂM TRA

4.060 KIỂM TRA CUỐN CHIẾU

4.063 CHƯƠNG TRÌNH KIỂM TRA TÀU BAY LỚN VÀ TÀU BAY TRANG BỊ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

4.065 SỬA ĐỔI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

CHƯƠNG E. TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

4.070 ÁP DỤNG

4.073 (ĐỂ TRỐNG)

4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG

4.077 ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

4.080 NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN KIỂM TRA

4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG

4.085 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA (TỔNG QUÁT)

4.090 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA MÁY BAY TRỰC THĂNG

4.093 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ KIỂM TRA 100 GIỜ

4.095 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: CÁC GIỚI HẠN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ NỘI DUNG

4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

4.103 LƯU GIỮ HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

4.110 CÁC NỘI DUNG YÊU CẦU SAU ĐẠI TU HOẶC TÂN TẠO

4.113 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN CHO PHÉP KHAI THÁC

4.115 NỘI DUNG VÀ MẪU HỒ SƠ KIỂM TRA

CHƯƠNG G. CÁC GIỚI HẠN, THẨM QUYỀN VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG

4.120 GIỚI HẠN THỜI GIAN NGHỈ VÀ LÀM VIỆC CHO NHÂN VIÊN THỰC HIỆN CÁC CÔNG VIỆC BẢO DƯỠNG

4.123 THẨM QUYỀN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA AMT

4.125 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HIỆN THỜI CỦA AMT

4.127 CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN KIỂM TRA

4.130 GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN SỬA CHỮA TÀU BAY: CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.003: CẢI TIẾN LỚN (ĐỊNH NGHĨA)

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 4.003: SỬA CHỮA LỚN (ĐỊNH NGHĨA)

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 4.103: BẢO DƯỠNG DỰ PHÒNG (ĐỊNH NGHĨA)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.093: CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA 100 GIỜ

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.107: LẬP HỒ SƠ CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA LỚN

CHƯƠNG A. TỔNG QUÁT

4.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về:

(1) Phê chuẩn tàu bay và thiết bị tàu bay;

(2) Cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận cho thiết bị tàu bay;

(3) Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay và thiết bị tàu bay;

(4) Tân tạo và cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;

(5) Bảo dưỡng và bảo dưỡng dự phòng;

(6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay;

(7) Các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác; và

(8) Ghi chép và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng tàu bay.

(b) Phần này áp dụng cho chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và các cá nhân và tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho các tàu bay này.

4.003 ĐỊNH NGHĨA

(a) Trong Phần này, các từ ngữ sau đây được áp dụng:

Ghi chú: Các thuật ngữ bổ sung liên quan đến hàng không được nêu ở Phần 1 Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Kiểm tra:** Sự khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng;

(2) **Bảo dưỡng:** Việc thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu để đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm một hoặc kết hợp nhiều dạng công việc đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc và thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa;

(3) **Tài liệu điều hành bảo dưỡng:** Tài liệu mô tả các quy trình cần thiết của Người khai thác để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo kế hoạch hoặc đột xuất được thực hiện trên tàu bay của Người khai thác kịp thời, có kiểm soát và đáp ứng yêu cầu bảo dưỡng;

(4) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu, được người đứng đầu tổ chức bảo dưỡng ký cam kết thông qua, mô tả chi tiết về tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành, phạm vi công việc, cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc kiểm tra;

(5) **Xác nhận bảo dưỡng:** Là hồ sơ, trong đó có xác nhận rằng công việc bảo dưỡng liên quan đã được thực hiện xong và đạt yêu cầu, phù hợp với dữ liệu được phê chuẩn và các quy trình mô tả trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc

theo hệ thống tương đương được Cục HKVN chấp thuận. Người ký xác nhận này phải chỉ rõ rằng tất cả các hạng mục yêu cầu phải kiểm tra đã được kiểm tra, tàu bay hoặc thiết bị tàu bay phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành, và không còn tình trạng uy hiếp an toàn cho tàu bay;

(6) **Cải tiến lớn:** Được mô tả trong Phụ lục 1 Điều 4.003;

(7) **Sửa chữa lớn:** Được mô tả trong Phụ lục 2 Điều 4.003;

(8) **Cải tiến:** Là sự thay đổi cấu trúc tàu bay/thiết bị tàu bay phù hợp với tiêu chuẩn được phê chuẩn.

(9) **Bảo dưỡng dự phòng:** Được mô tả trong Phụ lục 3 Điều 4.003;

(10) **Đại tu:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay, trong đó sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thao tác được Cục HKVN chấp thuận, bao gồm các quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra trong phạm vi cho phép, sửa chữa theo nhu cầu, lắp ráp lại, và thử nghiệm theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn hiện hành và các dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận, do quốc gia thiết kế, chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung xây dựng, hoặc vật liệu, chi tiết, quá trình, hoặc giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO);

(11) **Tân tạo:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay, trong đó sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thao tác được Cục HKVN chấp thuận, bao gồm các quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra trong phạm vi cho phép, sửa chữa theo nhu cầu, lắp ráp lại, và thử đạt các dung sai và giới hạn như sản phẩm mới, sử dụng các chi tiết mới hoặc các chi tiết đã qua sử dụng phù hợp với các dung sai và giới hạn. Công việc này chỉ được thực hiện bởi nhà sản xuất hoặc tổ chức được nhà sản xuất phê chuẩn, và được quốc gia đăng ký cho phép;

(12) **Sửa chữa:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay đạt tình trạng làm việc bình thường phù hợp với tiêu chuẩn được phê chuẩn. Sự khôi phục thiết bị tàu bay đạt tình trạng đủ điều kiện bay để đảm bảo rằng tàu bay tiếp tục phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng để cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay liên quan, sau khi chúng bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;

(13) **Các hạng mục phải kiểm tra kép:** Các hạng mục bảo dưỡng, sau khi hoàn thành, phải được kiểm tra lại bởi người được phê chuẩn phù hợp và không trực tiếp thực hiện công việc đó; và bao gồm những công việc bảo dưỡng mà nếu không được thực hiện chuẩn xác hoặc sử dụng chi tiết hoặc vật liệu không phù hợp sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 4.003 về cải tiến lớn (định nghĩa)

Xem Phụ lục 2 Điều 4.003 về sửa chữa lớn (định nghĩa)

4.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt sau đây được sử dụng trong Phần này:

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

(4) TSO (Technical Standard Order) - Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay;

(5) AMT (Aircraft Maintenance Technician) - Kỹ thuật viên bảo dưỡng tàu bay.

CHƯƠNG B. GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.010 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các quy trình phải sử dụng để cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

4.013 TƯ CÁCH PHÁP LÝ

(a) Mọi cá nhân hoặc tổ chức là chủ sở hữu tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, có quyền nộp đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay của mình;

(b) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải làm đơn theo mẫu và cách thức được Cục HKVN chấp thuận.

4.015 PHÂN LOẠI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn sẽ được cấp cho tàu bay thuộc loại và kiểu cụ thể được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận loại;

(b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt với những hạn chế hoặc phép bay đặc biệt;

(c) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu sẽ được cấp cho tàu bay thuộc loại và kiểu cụ thể, nếu tàu bay đáp ứng thiết kế loại và các yêu cầu bổ sung của quốc gia nhập khẩu.

4.017 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Cục HKVN có thể sửa đổi Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, khi:

(1) Có đơn đề nghị của Người khai thác tàu bay;

(2) Cục HKVN thấy cần phải sửa đổi cho phù hợp.

(b) Trường hợp Người khai thác tàu bay có đơn đề nghị sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn, Cục HKVN xem xét, cấp mới Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

4.020 CHUYỂN GIAO HOẶC HOÀN TRẢ GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Chủ sở hữu phải chuyển giao Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho:

(1) Người thuê tiếp theo khi bàn giao tàu bay tại Việt Nam hoặc bên ngoài Việt Nam;

(2) Người mua khi bán tàu bay tại Việt Nam.

(b) Chủ sở hữu phải hoàn trả Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay về Cục HKVN khi bán tàu bay ra nước ngoài.

4.023 THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay sẽ có hiệu lực như sau, ngoại trừ các trường hợp tự từ bỏ, bị tạm đình chỉ hoặc bị thu hồi, hoặc ngày hết hạn được Cục HKVN quy định:

(1) Phép bay đặc biệt có thời hạn hiệu lực quy định trên giấy phép;

(2) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu có thời hạn hiệu lực 06 tháng, sau đó nếu được gia hạn, sẽ có thời hạn hiệu lực 01 năm, với điều kiện tàu bay được kiểm tra trong vòng không quá 01 tháng trước khi hết hạn.

(b) Khi tàu bay được nhập khẩu vào Việt Nam đã có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp, Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mới, hoặc cấp giấy công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đó, với hạn hiệu lực không được vượt quá hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được công nhận, hoặc không quá 01 năm, tùy thuộc hạn nào ít hơn.

4.025 NHẬN DẠNG TÀU BAY

(a) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải chứng minh tàu bay đã được đăng ký và kẻ vẽ số đăng ký đúng quy định, bao gồm cả tấm nhận dạng tàu bay của nhà sản xuất.

4.027 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY TIÊU CHUẨN

(a) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn, nếu:

(1) Người làm đơn có bằng chứng trình Cục HKVN rằng tàu bay phù hợp thiết kế loại được phê chuẩn theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận loại bổ sung và các chỉ lệnh đủ điều kiện bay phải áp dụng do quốc gia thiết kế ban hành;

(2) Tàu bay đã được nhân viên do Cục HKVN ủy quyền kiểm tra theo các quy tắc thực hiện của Phần này và được cho là đủ điều kiện bay trong vòng 30 ngày theo lịch; và

(3) Cục HKVN kiểm tra và xác định tàu bay phù hợp thiết kế loại và tình trạng kỹ thuật đáp ứng khai thác an toàn.

(b) Cục HKVN có thể công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp cho tàu bay khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, với thời hạn nêu trong Giấy chứng nhận.

4.030 CHỈ LỆNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, Cục HKVN sẽ thông báo cho quốc gia thiết kế tàu bay và yêu cầu được cung cấp tất cả các chỉ lệnh đủ điều kiện bay cho tàu bay đó, cũng như thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị;

(b) Bất cứ khi nào quốc gia thiết kế cho rằng tình trạng tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị là không an toàn và phát hành chỉ lệnh đủ điều kiện bay, Cục HKVN sẽ yêu cầu áp dụng các chỉ lệnh đủ điều kiện bay đó cho loại tàu bay liên quan đăng ký quốc tịch Việt Nam;

(c) Cục HKVN có thể xác định các thông báo kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc dữ liệu từ các nguồn khác, hoặc xây dựng và quy định các nội dung kiểm tra, các quy trình và giới hạn, và yêu cầu tàu bay đăng ký Việt Nam bị ảnh hưởng phải tuân thủ;

(d) Tàu bay đăng ký Việt Nam phải áp dụng các biện pháp của mục này sẽ không được đưa vào khai thác, ngoại trừ trường hợp tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay.

4.033 CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN TIẾNG ỒN

(a) Cục HKVN cấp, công nhận, gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận tiếng ồn cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, tàu bay mang quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp khi tàu bay đó ở trạng thái đáp ứng các yêu cầu sau đây:

(1) Phù hợp với Giấy chứng nhận loại đã được Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận đối với kiểu loại tàu bay đó;

(2) Trong trạng thái đảm bảo khai thác an toàn.

(b) Giấy chứng nhận tiếng ồn được cấp, công nhận, gia hạn hiệu lực đồng thời với việc cấp, công nhận, gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

4.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ĐẶC BIỆT

(a) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt cho tàu bay không đủ điều kiện để được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn;

(b) Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt phải tuân thủ các giới hạn khai thác. Cục HKVN sẽ quy định các giới hạn khai thác cụ thể cho từng Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt;

(c) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt cho tàu bay có khả năng bay an toàn, nhưng không đáp ứng các các yêu cầu đủ điều kiện bay hiện hành, nhằm mục đích:

(1) Bay tới căn cứ có khả năng thực hiện bảo dưỡng, hoặc về nơi bảo quản;

(2) Bay kiểm tra sau bảo dưỡng yêu cầu phải bay kiểm tra;

(3) Giao nhận tàu bay;

(4) Sơ tán tàu bay khỏi khu vực bị đang bị đe dọa bởi mối nguy hiểm;

(5) Khai thác với trọng lượng vượt quá trọng lượng cất cánh được phê chuẩn cho chuyến bay vượt quá tầm bay thông thường trên mặt nước hoặc trên mặt đất, nơi không có đường hạ cất cánh hoặc trang thiết bị tra nạp nhiên liệu thích hợp. Trọng lượng vượt quy định chỉ giới hạn cho nhiên liệu bổ sung, thùng nhiên liệu và thiết bị dẫn đường cần cho chuyến bay.

(d) Cục HKVN có thể cấp phép bay đặc biệt lâu dài cho tàu bay có thể không đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay hiện hành, nhưng có khả năng bay an toàn, nhằm mục đích bay chuyển sân tới căn cứ có khả năng thực hiện bảo dưỡng. Giấy phép cấp theo tiểu mục này cho phép bay với các điều kiện và giới hạn có trong các điều khoản về khai thác cụ thể của Giấy chứng nhận AOC. Giấy phép theo khoản này có thể được cấp cho Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC cấp theo Phần 12;

(e) Trường hợp cấp phép bay đặc biệt, Cục HKVN sẽ yêu cầu cá nhân, tổ chức được phê chuẩn theo Phần này lập hồ sơ lâu dài cho các công việc bảo dưỡng được thực hiện. Trong hồ sơ phải khẳng định tàu bay đã được kiểm tra và được xác định là có khả năng bay an toàn theo dự kiến. Người khai thác tàu bay phải xin phép bay qua lãnh thổ các nước ngoài cần bay qua.

CHƯƠNG C. DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

4.040 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các quy định về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho:

(1) Tàu bay đăng ký Việt Nam, bất kể khai thác bên trong hoặc bên ngoài lãnh thổ Việt Nam;

(2) Tàu bay đăng ký mang quốc tịch nước ngoài trong trường hợp Cục HKVN được chuyển giao một số chức năng của Nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay liên quan đến duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho tàu bay theo quy định của Điều 83bis của Công ước Chi-ca-go.

4.043 TRÁCH NHIỆM

(a) Chủ sỡ hữu tàu bay, hoặc trong trường hợp tàu bay thuê, người thuê tàu bay, phải chịu trách nhiệm duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện cho bay tàu bay bằng:

(1) Thực hiện tất cả các công việc bảo dưỡng có khả năng ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay, được thực hiện theo các quy định của Cục HKVN;

(2) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng phải lập hồ sơ bảo dưỡng thích hợp, xác nhận tàu bay đủ điều kiện bay;

(3) Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay được lập bởi nhân viên phù hợp với Điều 4.047; công việc bảo dưỡng được thực hiện đạt yêu cầu và phù hợp với các phương pháp theo quy định; và

(4) Trường hợp còn có hỏng hóc chưa khắc phục xong, hồ sơ bảo dưỡng phải bao gồm Giấy chứng nhận cho phép khai thác và danh mục các hỏng hóc nằm trong các giới hạn được quy định tại các tài liệu đủ điều kiện bay liên quan; danh mục các hỏng hóc này sẽ là một phần của hồ sơ tàu bay.

4.045 TỔNG QUÁT

(a) Không người nào được thực hiện bảo dưỡng tàu bay mà không tuân thủ các yêu cầu của Phần này;

(b) Không người nào được khai thác tàu bay, mà không tuân thủ hướng dẫn bảo dưỡng của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ban hành có phần các giới hạn đủ điều kiện bay, bao gồm cả quy định về thay thế các thiết bị theo niên hạn, các chu kỳ kiểm tra, các quy trình liên quan quy định trong Phần này, hoặc chu kỳ kiểm tra và các quy trình liên quan khác nêu trong các quy định về khai thác cụ thể được phê chuẩn theo Phần 12, hoặc phù hợp với chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn theo Phần này;

(c) Không người nào được khai thác thiết bị tàu bay mà không áp dụng các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, do quốc gia thiết kế hoặc quốc gia sản xuất ban hành và được Cục HKVN công nhận cho tàu bay đăng ký Việt Nam, hoặc bởi quốc gia đăng ký cho tàu bay khai thác tại Việt Nam;

(d) Khi nhận thấy tàu bay và các thiết bị tàu bay có khả năng tiềm ẩn các điều kiện không an toàn và điều kiện đó có thể tiếp tục phát sinh trên các sản phẩm khác có cùng thiết kế loại, Cục HKVN có thể ban hành chỉ lệnh đủ điều kiện bay với các chỉ dẫn, điều kiện và các giới hạn, nếu có, theo đó tàu bay và các thiết bị tàu bay đó có thể được tiếp tục khai thác.

4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT

(a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3180 kg có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục HKVN các sự cố kỹ thuật quy định tại Phần 19;

(b) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, căn cứ vào từng sự cố cụ thể, Cục HKVN thực hiện nghĩa vụ thông báo sự cố theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế (ICAO); có thể yêu cầu chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho quốc gia thiết kế.

(c) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch nước ngoài, Cục HKVN chuyển các báo cáo sự cố cho quốc gia đăng ký khi nhận được chúng.

CHƯƠNG D. CÁC YÊU CẦU VỀ BẢO DƯỠNG TÀU BAY

4.050 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa các quy định về bảo dưỡng và kiểm tra tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, khai thác nội địa hoặc quốc tế;

(b) Ngoại trừ trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn khác, Phần này đưa ra các yêu cầu tối thiểu áp dụng cho tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận AOC do Cục HKVN cấp;

(c) Các Điều 4.057 và 4.060 không áp dụng cho tàu bay theo quy định của chương trình bảo dưỡng tàu được Cục HKVN phê chuẩn cho tổ chức được cấp Giấy chứng nhận AOC theo Phần 12.

4.053 ĐÁNH GIÁ SỬA CHỮA CHO THÂN TÀU BAY CÓ TĂNG ÁP

(a) Không người nào được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg vượt quá số lần cất hạ cánh do quốc gia thiết kế quy định cho loại máy bay đó trừ khi các hướng dẫn đánh giá sửa chữa áp dụng cho phần vỏ bọc chịu tăng áp của tàu bay (lớp vỏ tàu bay, lớp vỏ bọc cửa và các vách chịu áp), do tổ chức thiết kế chịu trách nhiệm thiết kế loại tàu bay ban hành và được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế phê chuẩn, đã được đưa vào chương trình bảo dưỡng tàu bay.

4.055 BẢO DƯỠNG YÊU CẦU PHẢI THỰC HIỆN

(a) Các chủ sở hữu và Người khai thác phải đảm bảo:

(1) Tàu bay được kiểm tra theo các quy định của Phần này, các hỏng hóc được sửa chữa theo quy định trong quy tắc thực hiện của Phần này;

(2) Sửa chữa, thay thế, tháo, hoặc kiểm tra các đồng hồ và thiết bị trước chuyến bay tiếp theo; trừ trường hợp quy định của tài liệu MEL cho phép khai thác với các đồng hồ hoặc thiết bị như vậy không hoạt động;

(3) Có các bảng chỉ dẫn đặt trên tàu bay khi có các đồng hồ hoặc thiết bị không hoạt động;

(4) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng đưa các thông tin thích hợp vào hồ sơ bảo dưỡng chứng tỏ tàu bay đã được cấp chứng nhận cho phép khai thác.

4.057 KIỂM TRA

(a) Ngoài quy định tại khoản (c), không người nào được khai thác tàu bay, trừ khi trong vòng 12 tháng theo lịch trước đó, tàu bay đã được:

(1) Kiểm tra hàng năm theo quy định của Phần này và được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác bởi nhân viên được ủy quyền theo phần này; hoặc

(2) Kiểm tra để cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp Phần này.

Ghi chú 1: Các dạng kiểm tra theo quy định tại khoản (b) Điều này không được thay cho kiểm tra theo yêu cầu của tiểu mục này, trừ khi nó được thực hiện bởi nhân viên được ủy quyền thực hiện kiểm tra hàng năm và lập hồ sơ kiểm tra hàng năm theo yêu cầu.

Ghi chú 2: Dạng kiểm tra hàng năm có thể được áp dụng cho các tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa cho phép nhỏ hơn 5700 kg không hoạt động kinh doanh.

Ghi chú 3: Dạng kiểm tra hàng năm quy định theo khoản này có thể được thực hiện bởi nhân viên bảo dưỡng có giấy phép kỹ thuật phê chuẩn với Phần 7 hoặc tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(b) Ngoài quy định tại khoản (c), không người nào được khai thác tàu bay hoặc cho phép tàu bay vào khai thác vận chuyển thương mại nếu trong vòng 100 giờ khai thác trước đó:

(1) Tàu bay không được kiểm tra dạng 100 giờ và được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo quy định của Phần này; hoặc

(2) Tàu bay không được kiểm tra để cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp theo quy định của Phần này.

Ghi chú: Việc kiểm tra dạng 100 giờ có thể kéo dài không vượt quá 10 giờ để bay tới địa điểm có thể thực hiện kiểm tra. Thời gian vượt trội được sử dụng để bay tới địa điểm có thể thực hiện kiểm tra phải được đưa vào tính toán dạng kiểm tra 100 giờ tiếp theo.

(c) Các khoản (a) và (b) của điều này không áp dụng cho:

(1) Tàu bay được cấp phép bay đặc biệt, hoặc Giấy chứng nhận thử nghiệm hiện hành, hoặc giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tạm thời;

(2) Tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu của Điều 4.060 của Phần này;

(3) Máy bay trực thăng trang bị động cơ phản lực, khi Người khai thác chọn hình thức kiểm tra theo Điều 4.060 của Phần này.

(d) Các dạng kiểm tra khác: kiểm tra đồng hồ độ cao, hệ thống đo độ cao, khối phát và đài VOR theo yêu cầu của Phần 10 phải được thực hiện theo quy định của Cục HKVN.

4.060 KIỂM TRA CUỐN CHIẾU

(a) Chủ sở hữu và Người khai thác quyết định sử dụng chương trình bảo dưỡng cuốn chiếu phải trình Cục HKVN đơn yêu cầu, và phải có:

(1) Kỹ thuật viên bảo dưỡng tàu bay (AMT) có ủy quyền kiểm tra theo Phần 7, AMO được cấp phê chuẩn thích hợp theo Phần 5, hoặc nhà sản xuất tàu bay sẽ giám sát hoặc thực hiện kiểm tra cuốn chiếu;

(2) Tài liệu giải trình tổ chức hiện hành có đủ và hiểu được cho người lái và nhân viên bảo dưỡng, và bao gồm các nội dung:

(i) Giải thích về kiểm tra cuốn chiếu, bao gồm trách nhiệm kiểm tra liên tục, lập báo cáo, lưu giữ hồ sơ và tài liệu kỹ thuật tham chiếu;

(ii) Kế hoạch kiểm tra, trong đó quy định rõ chu kỳ bằng giờ bay hoặc ngày theo lịch giữa các lần kiểm tra định kỳ, nội dung kiểm tra chi tiết phải thực hiện và các chỉ dẫn cho các trường hợp vượt trội chu kỳ kiểm tra không quá 10 giờ bay trong khi đang bay khai thác, các chỉ dẫn về thay đổi chu kỳ kiểm tra do kinh nghiệm khai thác;

(iii) Kiểm tra mẫu và biểu mẫu kiểm tra chi tiết và các chỉ dẫn sử dụng chúng; và

(iv) Báo cáo và hồ sơ mẫu và các chỉ dẫn sử dụng chúng.

(3) Đủ cơ sở nhà xưởng và trang thiết bị cần thiết để phân rã và kiểm tra hoàn hảo tàu bay; và

(4) Đủ các thông tin kỹ thuật hiện hành về loại tàu bay.

Ghi chú 1: Tần suất và chi tiết kiểm tra tăng cường phải được xây dựng cho hoạt động kiểm tra đầy đủ tàu bay trong vòng 12 tháng theo lịch và phù hợp với các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất, kinh nghiệm bảo dưỡng, và loại hình khai thác tàu bay.

Ghi chú 2: Kiểm tra định kỳ cuốn chiếu phải đảm bảo rằng tàu bay sẽ luôn luôn đủ điều kiện bay và phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu bay, bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, và các dữ liệu được phê chuẩn mà Cục HKVN công nhận. Nếu chủ sở hữu hoặc Người khai thác ngừng áp dụng phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu, thì phải lập tức thông báo cho Cục HKVN bằng văn bản.

Ghi chú 3: Sau khi ngừng áp dụng phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu, lần kiểm tra hàng năm đầu tiên theo Phần 10 sẽ phải thực hiện trong vòng 12 tháng theo lịch sau lần kiểm tra tàu bay lần cuối cùng theo phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu.

Ghi chú 4: Dạng kiểm tra 100 giờ theo Phần này sẽ phải thực hiện trong vòng 100 giờ sau lần kiểm tra tàu bay lần cuối cùng theo phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu.

Ghi chú 5: Kiểm tra toàn bộ tàu bay nhằm mục đích xác định khi nào sẽ phải thực hiện kiểm tra dạng 100 giờ, kiểm tra chi tiết tàu bay và tất cả các thiết bị phù hợp với phương thức kiểm tra cuốn chiếu.

Ghi chú 6: Kiểm tra định kỳ tàu bay và kiểm tra chi tiết một số thiết bị tàu bay không được cho là kiểm tra toàn bộ tàu bay.

4.063 CHƯƠNG TRÌNH KIỂM TRA TÀU BAY LỚN VÀ TÀU BAY TRANG BỊ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

(a) Ngoại trừ tàu bay khai thác theo AOC, chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay lớn, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin phản lực, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin cánh quạt và máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin phải chọn, chỉ rõ trong hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, và sử dụng một trong các chương trình sau đây để kiểm tra tàu bay:

(1) Chương trình bảo dưỡng hiện hành do nhà sản xuất khuyến cáo;

(2) Chương trình bảo dưỡng là một phần của chương trình bảo dưỡng thường xuyên cho kiểu loại tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn cho Người khai thác sử dụng trong AOC;

(3) Chương trình bảo dưỡng do chủ sở hữu hoặc Người khai thác xây dựng cho loại tàu bay và được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Các chủ sở hữu, Người khai thác phải đưa vào chương trình được lựa chọn tên và địa chỉ người chịu trách nhiệm lập kế hoạch kiểm tra theo yêu cầu bởi chương trình và cung cấp một bản cho người thực hiện kiểm tra tàu bay.

(c) Tàu bay không được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác, ngoại trừ trường hợp các thiết bị có quy định thọ mệnh trong bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại được thay thế đúng hạn, và tàu bay, bao gồm thân cánh, động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị, thiết bị khẩn nguy và cứu sinh, được kiểm tra theo chương trình bảo dưỡng được lựa chọn áp dụng.

(d) Cá nhân, tổ chức muốn xây dựng hoặc thay đổi chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn phải trình Cục HKVN phê chuẩn chương trình bảo dưỡng, bao gồm các tài liệu sau:

(1) Các hướng dẫn và quy trình thực hiện kiểm tra cho từng kiểu loại tàu bay, bao gồm cả các nội dung thử nghiệm và kiểm tra; các hướng dẫn phải được xây dựng chi tiết cho các thiết bị và khu vực của thiết bị, bao gồm cả các thiết bị khẩn nguy và cứu sinh;

(2) Kế hoạch kiểm tra sẽ phải thực hiện theo giờ bay, thời gian theo lịch, số chu trình khai thác hoặc tổ hợp bất kỳ các nội dung này.

(e) Khi chuyển sang sử dụng chương trình bảo dưỡng khác, Người khai thác phải sử dụng giờ bay, thời gian theo lịch, hoặc số chu trình khai thác tích lũy theo chương trình trước đó, để xác định thời hạn kiểm tra sẽ phải thực hiện theo chương trình mới.

4.065 SỬA ĐỔI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Khi nhận thấy chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn cần phải được chỉnh sửa phù hợp, Cục HKVN sẽ thông báo cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác và yêu cầu sửa đổi các nội dung được cho là cần thiết.

(b) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác có thể kiến nghị Cục HKVN xem xét lại yêu cầu sửa đổi trong vòng 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận thông báo.

(c) Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp yêu cầu phải hành động ngay lập tức nhằm đảm bảo an toàn bay, Cục HKVN có trách nhiệm xem xét kiến nghị của chủ sở hữu hoặc Người khai thác trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được kiến nghị và thông báo cho người có kiến nghị.

CHƯƠNG E. TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

4.070 ÁP DỤNG

(a) Mục này đưa ra các tiêu chuẩn điều chỉnh hoạt động bảo dưỡng và kiểm tra tất cả các tàu bay và các thiết bị liên quan có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp.

4.073 (ĐỂ TRỐNG)

4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG

(a) Chỉ những đối tượng sau đây được phép thực hiện công việc bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay:

(1) Người lái có giấy phép do Cục HKVN cấp có thể thực hiện bảo dưỡng dự phòng tàu bay do người lái sở hữu và khai thác, nếu tàu bay đó không phải là tàu bay được phê chuẩn cho sử dụng bởi người được cấp AOC;

(2) Người làm việc dưới sự giám sát của AMT có thể thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến mà AMT được phép thực hiện:

(i) Nếu ATM trực tiếp giám sát công việc trong quá trình thực hiện ở mức độ để có thể đảm bảo rằng công việc đó được thực hiện hoàn hảo; và

(ii) Nếu ATM sẵn sàng có mặt để tư vấn.

(3) AMT có thể thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng hoặc cải tiến tàu bay hoặc thiết bị tàu bay có trong năng định được cấp trong giới hạn của Phần này;

(4) AMO được phê chuẩn có thể thực hiện bảo dưỡng tàu bay trong các giới hạn được phê chuẩn;

(5) Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC có thể thực hiện bảo dưỡng tàu bay trong các giới hạn được phê chuẩn;

(6) Nhà sản xuất được cấp Giấy chứng nhận AMO có thể:

(i) Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận sản xuất;

(ii) Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO), giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA), hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật về quá trình và sản phẩm do quốc gia thiết kế ban hành; và

(iii) Thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này trên tàu bay mà mình sản xuất, nếu đang hoạt động theo Giấy chứng nhận sản xuất hoặc theo hệ thống kiểm tra sản phẩm được phê chuẩn cho loại tàu bay đó.

4.077 ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Ngoài Cục HKVN, không tổ chức hoặc cá nhân nào được quyền cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến cho tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, ngoại trừ các đối tượng sau:

(1) Người lái có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay của mình, sau khi thực hiện xong bảo dưỡng dự phòng được ủy quyền thực hiện;

(2) AMT có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay sau công việc bảo dưỡng trong giới hạn của Phần này được người đó trực tiếp thực hiện, giám sát hoặc kiểm tra trong phạm vi được phê chuẩn;

(3) AMO có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn;

(4) Người khai thác tàu bay có AOC có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

(b) Trường hợp cần thiết, Cục HKVN có thể yêu cầu việc cấp giấy chứng nhận cho phép khai thác quy định tại khoản (a) nêu trên phải được Cục HKVN kiểm tra việc thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến và đồng ý bằng văn bản.

4.080 NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN KIỂM TRA

(a) Ngoài Cục HKVN, không cá nhân nào được quyền kiểm tra theo yêu cầu của Phần này đối với tàu bay và thiết bị tàu bay trước hoặc sau khi được bảo dưỡng, ngoại trừ các đối tượng sau:

(1) AMT có thể tiến hành kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi năng định được phê chuẩn;

(2) AMO có thể thực hiện kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi hoạt động của giấy phép tổ chức bảo dưỡng được cấp;

(3) Người khai thác tàu bay có thể thực hiện kiểm tra tàu bay và thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG

(a) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải sử dụng các phương pháp, kỹ thuật và thao tác:

(1) Được quy định tại tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành của tổ chức bảo dưỡng, nhà sản xuất; và

(2) Các phương pháp, kỹ thuật và thao tác bổ sung do Cục HKVN yêu cầu, hoặc các phương pháp, kỹ thuật và thao tác được Cục HKVN chỉ định áp dụng trong trường hợp không có tài liệu của nhà sản xuất.

(b) Mỗi cá nhân phải sử dụng các dụng cụ và trang thiết bị kiểm tra cần thiết để đảm bảo thực hiện đầy đủ công việc phù hợp với thao tác được các tổ chức bảo dưỡng tàu bay chấp nhận. Nếu nhà sản xuất khuyến cáo sử dụng các thiết bị chuyên dụng, thì người thực hiện bảo dưỡng phải sử dụng thiết bị đó hoặc thiết bị tương đương được Cục HKVN chấp thuận.

(c) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải thực hiện công việc theo cách thức, và sử dụng vật liệu có chất lượng, sao cho tình trạng thiết bị tàu bay ít nhất sẽ tương đương với nguyên bản của chúng, hoặc được thay đổi một cách hoàn hảo về các chức năng khí động học, độ bền cấu trúc, khả năng chống rung hoặc suy giảm phẩm cấp và các tính chất khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay.

(d) Các phương pháp, kỹ thuật và thao tác nêu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay và chương trình bảo dưỡng tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn; phải thiết lập cách thực hiện được chấp thuận để tuân thủ các yêu cầu của mục này.

(e) Mỗi cá nhân thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn theo định nghĩa của Phần này phải sử dụng các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn:

(1) Dữ liệu được phê chuẩn phải được chỉ rõ trong Giấy chứng nhận cho phép khai thác;

(2) "Dữ liệu được phê chuẩn" được chấp thuận là các dữ liệu được phê chuẩn đặc biệt cho cải tiến hoặc sửa chữa, bởi:

(i) Cục HKVN;

(ii) Quốc gia sản xuất;

(iii) Tổ chức được quốc gia sản xuất chỉ định cho phép thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa;

(iv) Quốc gia thiết kế hoặc tổ chức được chỉ định bởi quốc gia thiết kế cho việc cải tiến hoặc sửa chữa.

4.085 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA (TỔNG QUÁT)

(a) Các cá nhân thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Cục HKVN phải:

(1) Thực hiện kiểm tra sao cho có thể xác định tàu bay, một hoặc nhiều bộ phận của tàu bay được kiểm tra, đáp ứng tất cả các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành; và

(2) Nếu có chương trình bảo dưỡng theo yêu cầu hoặc được chấp thuận cho loại tàu bay cụ thể được kiểm tra, thì phải thực hiện kiểm tra theo các chỉ dẫn và quy trình được xây dựng trong chương trình bảo dưỡng.

4.090 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA MÁY BAY TRỰC THĂNG

(a) Đối với việc kiểm tra máy bay trực thăng, phải kiểm tra các hệ thống theo tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của nhà sản xuất liên quan đến:

(1) Trục dẫn hoặc các hệ thống tương tự;

(2) Hộp truyền động chính của cánh quay;

(3) Cánh quay chính và bộ phận trung tâm (hoặc khu vực tương đương); và

(4) Cánh quạt đuôi.

4.093 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ KIỂM TRA 100 GIỜ

(a) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra (checklist) phải được sử dụng khi thực hiện kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ:

(1) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra có thể do nhà sản xuất cung cấp, do tổ chức bảo dưỡng lập trên cơ sở danh mục của nhà sản xuất;

(2) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra phải bao gồm phạm vi và chi tiết các hạng mục do Cục HKVN quy định.

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 4.093 quy tắc thực hiện kiểm tra 100 giờ

(b) Trước khi được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác máy bay trực thăng trang bị động cơ pis-ton sau khi thực hiện xong kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ, động cơ phải được nổ thử theo các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất, để xác định tính năng về:

(1) Công suất động cơ (vòng quay tĩnh và ga nhỏ);

(2) Ma-nhê-tô;

(3) Áp suất nhiên liệu và dầu nhờn; và

(4) Nhiệt độ xilanh và dầu nhờn.

(c) Trước khi cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin sau khi thực hiện xong kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ, động cơ phải được nổ thử theo các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất.

4.095 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: CÁC GIỚI HẠN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Các cá nhân thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng khác quy định trong phần các giới hạn đủ điều kiện bay của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hiện hành của tổ chức bảo dưỡng, nhà sản xuất, hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, phải thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng khác theo quy định của mục này, hoặc theo các tiêu chuẩn do Cục HKVN phê chuẩn áp dụng.

CHƯƠNG F. HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ NỘI DUNG

4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

(a) Chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay phải lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng của:

(1) Toàn bộ tàu bay, trong đó có:

(i) Tổng thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số chuyến bay, một cách thích hợp) của tàu bay và tất cả các thiết bị có quy định thọ mệnh;

(ii) Tình trạng kiểm tra hiện thời của tàu bay, bao gồm thời gian từ lần kiểm tra cuối cùng theo yêu cầu hoặc được phê chuẩn đã được thực hiện;

(iii) Trọng lượng rỗng hiện thời và vị trí trọng tâm rỗng;

(iv) Tháo hoặc lắp thiết bị;

(v) Dạng và quy mô bảo dưỡng, bao gồm thời gian khai thác;

(vi) Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng; và

(vii) Danh mục liệt kê các chỉ lệnh đủ điều kiện bay đã thực hiện, bao gồm cả phương pháp thực hiện.

(2) Các thiết bị có quy định thọ mệnh:

(i) Tổng thời gian khai thác;

(ii) Ngày tháng năm thực hiện đại tu lần cuối;

(iii) Thời gian khai thác từ đại tu lần cuối; và

(iv) Ngày tháng năm kiểm tra lần cuối.

(3) Đồng hồ và thiết bị, mà thời gian khai thác và làm việc tốt được xác định bằng thời gian phục vụ:

(i) Hồ sơ về thời gian phục vụ cần có để xác định thời gian làm việc tốt của chúng hoặc để tính toán thời gian khai thác của chúng; và

(ii) Ngày tháng năm kiểm tra lần cuối.

(4) Hồ sơ bảo dưỡng có thể được lưu giữ dưới dạng bản viết, bản vẽ, bản đồ, băng ghi, phim, ảnh hoặc các phương tiện điện tử hoặc microfilm khác dùng để lưu trữ thông tin.

4.103 LƯU GIỮ HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

(a) Chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ sau cho đến khi công việc được lặp lại hoặc bị thay thế bởi công việc tương đương về phạm vi và chi tiết hoặc một năm sau khi công việc được thực hiện, tuân thủ theo thời hạn nào đến sau:

(1) Hồ sơ bảo dưỡng cho từng tàu bay (bao gồm cả thân và cánh) và mỗi động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị của tàu bay, bao gồm:

(i) Mô tả (hoặc tham chiếu dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận) công việc được thực hiện;

(ii) Ngày tháng năm công việc được thực hiện;

(iii) Chữ ký và số chứng chỉ của người cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau bảo dưỡng.

(b) Các chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ sau đây cho đến khi tàu bay được bán hoặc cho thuê và/hoặc thời gian tối thiểu 12 tháng sau khi tàu bay dừng khai thác vĩnh viễn:

(1) Hồ sơ bao gồm các thông tin sau:

(i) Tổng thời gian khai thác của thân và cánh, từng động cơ, từng cánh quạt, từng cánh quay;

(ii) Tình trạng hiện thời của các thiết bị có quy định thọ mệnh;

(iii) Thời gian từ đại tu lần cuối của tất cả các thiết bị yêu cầu được đại tu theo thời hạn quy định;

(iv) Tình trạng kiểm tra hiện hành của tàu bay, bao gồm thời gian từ lần kiểm tra cuối cùng theo yêu cầu của chương trình bảo dưỡng của tàu bay và các thiết bị của nó;

(v) Tình trạng hiện thời các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, bao gồm phương pháp thực hiện, số thông báo, ngày sửa đổi của từng thông báo; nếu chỉ lệnh đủ điều kiện bay yêu cầu hành động lặp lại, thì phải ghi lại thời gian và ngày tháng năm thực hiện hành động đó;

(vi) Bản sao các mẫu do Chương này quy định cho các cải tiến lớn đối với thân cánh và động cơ, cánh quay, cánh quạt, các thiết bị.

(c) Người khai thác tàu bay có Giấy chứng nhận AOC, dù là chủ sở hữu hoặc người thuê, phải lưu giữ các hồ sơ bổ sung theo yêu cầu của Điều 12.240 Phần 12.

Ghi chú: Xem Phụ lục 3 Điều 4.103 về bảo dưỡng dự phòng (định nghĩa)

4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

(a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác khi bán hoặc cho thuê tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho người mua/người thuê các hồ sơ nêu trong Chương này, của tàu bay liên quan, bằng ngôn ngữ thông thường, hoặc được lưu giữ ở dạng số hóa (đĩa CD) theo lựa chọn của người mua/người thuê; nếu được lưu giữ trong đĩa CD thì phải đảm bảo khả năng thể hiện và in thông tin theo cách thức được Cục HKVN chấp thuận.

4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

(a) Các cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, sau khi công việc được thực hiện đạt yêu cầu, phải lập hồ sơ bảo dưỡng thiết bị như sau:

(1) Mô tả (hoặc tham chiếu tới dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận) công việc đã thực hiện;

(2) Ngày tháng năm công việc được thực hiện;

(3) Họ tên, chữ ký, số chứng chỉ, loại giấy phép của cá nhân được phê chuẩn thực hiện công việc.

Ghi chú: Chữ ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng đối với công việc đã thực hiện.

(b) Cá nhân thực hiện công việc phải lập hồ sơ sửa chữa lớn hoặc cải tiến lớn theo quy định của Cục HKVN.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 4.107 về lập hồ sơ cải tiến và sửa chữa lớn

(c) Cá nhân làm việc dưới sự giám sát của AMT không được phép thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này, hoặc bất kỳ dạng kiểm tra nào thực hiện sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn.

4.110 CÁC NỘI DUNG YÊU CẦU SAU ĐẠI TU HOẶC TÂN TẠO

(a) Không người nào được phép ghi trong hồ sơ bảo dưỡng rằng thiết bị tàu bay đã được đại tu, trừ khi:

(1) Thiết bị tàu bay đó được phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa theo nhu cầu và lắp ráp lại bằng các phương pháp, kỹ thuật đã được cho phép; và

(2) Thiết bị tàu bay đó được thử theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc theo các tiêu chuẩn và dữ liệu hiện hành do chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung hoặc giấy phép sản xuất thiết bị, phụ tùng, vật liệu ban hành, được Cục HKVN chấp thuận;.

(b) Không người nào được ghi trong hồ sơ bảo dưỡng rằng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được tân tạo, trừ khi tàu bay, thiết bị tàu bay đó được phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa theo nhu cầu và lắp ráp lại bằng các phương pháp, kỹ thuật đã được cho phép và thử nghiệm đạt các dung sai và giới hạn như mới, có sử dụng các chi tiết thiết bị mới hoặc đã qua sử dụng đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, các dung sai và giới hạn đã được phê chuẩn.

4.113 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN CHO PHÉP KHAI THÁC

(a) Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay, các thiết bị tàu bay chỉ được cấp hoặc lập sau khi được bảo dưỡng với điều kiện:

(1) Hồ sơ bảo dưỡng thích hợp đã được lập;

(2) Mẫu hồ sơ sửa chữa hoặc cải tiến do Cục HKVN phê chuẩn hoặc cung cấp đã được điền nội dung theo cách thức do Cục HKVN quy định;

(3) Nếu kết quả sửa chữa hoặc cải tiến dẫn đến thay đổi các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn, thì các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay đó phải được sửa đổi và đưa vào sử dụng một cách thích hợp theo quy định.

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 4.107 cung cấp mẫu và các yêu cầu đối với sửa chữa và cải tiến.

4.115 NỘI DUNG VÀ MẪU HỒ SƠ KIỂM TRA

(a) Nội dung hồ sơ bảo dưỡng: Cá nhân cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thiết bị tàu bay sau khi công việc kiểm tra bất kỳ được thực hiện theo quy định của Phần này, phải lập hồ sơ bảo dưỡng thiết bị đó, bao gồm các thông tin sau:

(1) Loại hình kiểm tra và mô tả tóm tắt phạm vi kiểm tra;

(2) Ngày tháng năm kiểm tra và tổng thời gian khai thác;

(3) Chữ ký, số giấy phép, loại giấy phép của người cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác;

(4) Nếu tàu bay được cho là đủ điều kiện bay và được phê chuẩn cho phép khai thác, lời khẳng định sau đây hoặc tương tự được đưa ra: "Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra theo dạng kiểm tra (ghi rõ dạng kiểm tra) và được cho là đủ điều kiện bay";

(5) Nếu tàu bay không được phê chuẩn cho phép khai thác do cần bảo dưỡng thêm, hoặc không tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn hiện hành, lời khẳng định sau đây hoặc tương tự được đưa ra: "Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra theo dạng kiểm tra (ghi rõ dạng kiểm tra) và danh mục các khiếm khuyết và các hạng mục không đủ điều kiện bay đã được cung cấp cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay ngày (ghi rõ ngày tháng năm)"; và

(6) Nếu công việc kiểm tra được thực hiện theo chương trình bảo dưỡng được đưa ra trong Phần này, người thực hiện kiểm tra phải lập hồ sơ chỉ rõ chương trình bảo dưỡng đã thực hiện, và lời khẳng định rằng công việc kiểm tra đã được thực hiện phù hợp với nội dung kiểm tra và các quy trình cho chương trình cụ thể đó.

(b) Danh mục các khiếm khuyết: người thực hiện công việc kiểm tra bất kỳ theo yêu cầu của Phần này, nếu phát hiện tàu bay không đủ điều kiện bay hoặc không đáp ứng bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác ảnh hưởng đến tình trạng đủ điều kiện bay, thì phải cung cấp cho chủ sở hữu/Người khai thác danh mục các khiếm khuyết đó, và ký tên.

(c) Danh mục các khiếm khuyết mô tả trong khoản (b) phải được lưu giữ cho đến khi các khiếm khuyết được khắc phục và tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

CHƯƠNG G. CÁC GIỚI HẠN, THẨM QUYỀN VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG

4.120 GIỚI HẠN THỜI GIAN NGHỈ VÀ LÀM VIỆC CHO NHÂN VIÊN THỰC HIỆN CÁC CÔNG VIỆC BẢO DƯỠNG

(a) Không người nào được phép ký Giấy chứng nhận cho phép khai thác, cũng như không người nào được phép thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay, trừ khi người đó đã có thời gian nghỉ ngơi tối thiểu 8 giờ trước khi bắt đầu thực hiện công việc.

(b) Không người nào được phép phân công một người khác thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay quá 12 giờ liên tục.

(c) Trong các trường hợp có tàu bay bị hỏng hóc ngoài dự kiến, các cá nhân thực hiện các chức năng bảo dưỡng có thể làm việc:

(1) Tới 16 giờ liên tục; hoặc

(2) Tới 20 giờ trong 24 giờ liên tục.

(d) Sau khi phải làm việc ngoài kế hoạch nêu trên, cá nhân thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay phải được nghỉ ngơi bắt buộc tối thiểu 10 giờ.

(e) AMO được phê chuẩn và Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC phải cho các nhân viên thực hiện các chức năng bảo dưỡng nghỉ ngơi 24 giờ liên tục trong khoảng thời gian 7 ngày liên tục bất kỳ.

4.123 THẨM QUYỀN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA AMT

(a) Ngoại trừ quy định tại khoản (d) của Điều này, AMT có giấy phép có quyền thực hiện hoặc giám sát công việc bảo dưỡng, hoặc xác nhận bảo dưỡng, sau khi đã kiểm tra tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị tàu bay, bộ phận của chúng mà người đó được cấp năng định, với điều kiện AMT có giấy phép :

(1) Đã từng thực hiện tốt công việc nêu trên; hoặc

(2) Đã thể hiện khả năng thực hiện công việc nêu trên được Cục HKVN đánh giá đạt yêu cầu; hoặc

(3) Đã được huấn luyện các công việc sẽ thực hiện nêu trên, được Cục HKVN chấp thuận; hoặc

(4) Đã thực hiện tốt công việc nêu trên dưới sự giám sát trực tiếp của AMT có giấy phép hoặc nhân viên sửa chữa tàu bay (ARS) có giấy phép với năng định thích hợp và:

(i) Có kinh nghiệm từ trước trong công việc liên quan; hoặc

(ii) Được huấn luyện các công việc sẽ thực hiện, được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Ngoại trừ quy định tại khoản (d) của Điều này, AMT có giấy phép có năng định thân cánh tàu bay có thể thực hiện dạng kiểm tra 100 giờ trên thân cánh, hoặc bộ phận và thiết bị liên quan thuộc thân cánh; và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau khi người đó đã thực hiện xong công việc theo yêu cầu của Phần này.

(c) Ngoại trừ quy định tại khoản (d) của Điều này, AMT có giấy phép có năng định động cơ có thể thực hiện dạng kiểm tra 100 giờ trên động cơ, hoặc cánh quạt hoặc bộ phận và thiết bị liên quan của động cơ; và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau khi người đó đã thực hiện xong công việc theo yêu cầu của Phần này.

(d) AMT có năng định thân cánh và/hoặc năng định động cơ không được phép:

(1) Giám sát công việc bảo dưỡng tàu bay, thân cánh tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, hoặc bộ phận của chúng mà người đó được cấp năng định, trừ khi người đó đã từng thực hiện tốt công việc đó;

(2) Thực hiện hoặc giám sát, ngoại trừ dưới sự giám sát trực tiếp và kiểm soát của Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC và ủy quyền cho thực hiện bảo dưỡng theo hệ thống tương đương phù hợp Phần 12:

(i) Sửa chữa hoặc cải tiến lớn cánh quạt; hoặc

(ii) Mọi sự sửa chữa hoặc cải tiến đồng hồ.

(3) Cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho:

(i) Tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, hoặc bộ phận của chúng sau khi thực hiện xong sửa chữa hoặc cải tiến lớn; hoặc

(ii) Đồng hồ bất kỳ sau khi thực hiện xong mọi sự sửa chữa hoặc cải tiến.

(4) Thực hiện các thẩm quyền cho trong giấy phép mà không hiểu các chỉ dẫn hiện hành về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và các chỉ dẫn bảo dưỡng cho công việc liên quan cụ thể.

4.125 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HIỆN THỜI CỦA AMT

(a) AMT có giấy phép không được phép thực hành các thẩm quyền cho trong giấy phép của mình, ngoại trừ trong vòng 24 tháng trước đó:

(1) Cục HKVN xét thấy người đó có khả năng thực hiện công việc; hoặc

(2) Có thời gian 6 tháng liên tục trong vòng 24 tháng trước đó đã:

(i) Làm việc như AMT theo đúng năng định cho trong giấy phép;

(ii) Giám sát về mặt kỹ thuật các AMT khác;

(iii) Cung cấp chỉ dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc trực tiếp giám sát các cá nhân cung cấp các chỉ dẫn bảo dưỡng tàu bay cho khoá đào tạo AMT được Cục HKVN chấp thuận;

(iv) Giám sát bảo dưỡng tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng; hoặc

(v) Thực hiện một hoặc nhiều yêu cầu vừa nêu.

4.127 CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN KIỂM TRA

(a) Ngoại trừ quy định tại các khoản (b) và (c) của Điều này, người được ủy quyền kiểm tra (IA) có thể:

(1) Kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng sau khi thực hiện xong sửa chữa hoặc cải tiến lớn theo các yêu cầu của Phần này và các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn;

(2) Thực hiện dạng kiểm tra hàng năm, hoặc thực hiện, giám sát kiểm tra cuốn chiếu, theo các quy định của Phần này, trên bất kỳ tàu bay nào, ngoại trừ các tàu bay được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục, và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay.

(b) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg, hoặc thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng, là các đối tượng của chương trình bảo dưỡng theo Phần này hoặc Phần12.

(c) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục được phê chuẩn theo Phần này hoặc Phần 12.

(d) Khi thực hiện các thẩm quyền của mình, người được cấp IA phải mang theo IA để chủ sở hữu tàu bay và AMT đề nghị phê chuẩn sửa chữa hoặc cải tiến tàu bay kiểm tra và phải xuất trình khi Cục HKVN hoặc đại diện chính thức của các nhà chức trách hàng không khác, yêu cầu.

(e) Khi chuyển địa điểm làm việc, người được cấp IA sẽ không được phép thực hiện các thẩm quyền của mình, cho đến khi người đó thông báo cho Cục HKVN về sự thay đổi.

(f) Không người nào được phép thực hành các thẩm quyền của IA, khi mà người đó:

(1) Không có chỗ làm việc cố định;

(2) Không có thiết bị, cơ sở nhà xưởng, hoặc dữ liệu kiểm tra theo yêu cầu của Phần 5; hoặc

(3) Không có giấy phép AMT còn hiệu lực.

4.130 GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN SỬA CHỮA TÀU BAY: CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN

(a) Nhân viên sửa chữa tàu bay có thể thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng phù hợp với lĩnh vực chuyên môn được chỉ định mà nhân viên được cấp giấy phép và

năng định, với điều kiện là nhân viên của AMO được phê chuẩn theo Phần 5 hoặc Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC được ủy quyền thực hiện bảo dưỡng theo hệ thống tương đương phù hợp Phần 12.

(b) Nhân viên sửa chữa tàu bay không được phép thực hiện hoặc giám sát các công việc theo chức năng trừ khi người đó hiểu các chỉ dẫn hiện hành của tổ chức và các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên quan đến các công việc cụ thể.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.003: CẢI TIẾN LỚN (ĐỊNH NGHĨA)

(a) Cải tiến lớn thân cánh. Cải tiến lớn bao gồm các cải tiến đối với:

(1) Cánh;

(2) Thăng bằng ngang, đuôi đứng, bánh lái độ cao và bánh lái hướng;

(3) Thân;

(4) Giá treo động cơ;

(5) Hệ thống điều khiển;

(6) Càng;

(7) Phao (đối với thủy phi cơ);

(8) Các phần tử cấu trúc thân cánh, bao gồm xà, vách, phụ kiện đấu nối (fitting), giảm chấn, thanh chống, nắp buồng động cơ, ốp chỉnh dòng và các đối trọng;

(9) Cơ cấu thừa hành thuộc hệ thống điện và thủy lực;

(10) Các lá cánh tuốc-bin, máy nén;

(11) Thay đổi trọng lượng rỗng hoặc cân bằng rỗng, dẫn đến tăng trọng lượng tối đa được phê chuẩn hoặc các giới hạn trọng tâm tàu bay;

(12) Thay đổi thiết kế ban đầu của các hệ thống nhiên liệu, dầu nhờn, làm mát, sưởi ấm, tăng áp, điện, thủy lực, phòng băng, hoặc khí xả;

(13) Thay đổi cánh hoặc các bánh lái cố định, bánh lái chuyển động có tác động đến các đặc tính rung, vẫy;

(b) Cải tiến lớn hệ thống sinh lực, bao gồm:

(1) Chuyển đổi từ kiểu động cơ (model) này sang kiểu động cơ khác, bao gồm các thay đổi bất kỳ trong tỷ số nén, hộp giảm tốc của cánh quạt, tỷ số truyền của bánh tăng áp (động cơ pit-tông), hoặc thay thế các chi tiết chính của động cơ yêu cầu thực hiện nhiều việc tân tạo và thử động cơ;

(2) Thay đổi động cơ trong đó phải thay thế các chi tiết cấu trúc bằng các chi tiết không phải do nhà sản xuất gốc cung cấp hoặc các chi tiết không được Cục HKVN phê chuẩn;

(3) Lắp đặt thiết bị phụ không được phê chuẩn cho loại động cơ;

(4) Tháo các thiết bị phụ được liệt kê là thiết bị yêu cầu phải có trong bảng kê chi tiết kỹ thuật của tàu bay hoặc động cơ;

(5) Lắp đặt các chi tiết cấu trúc khác loại chi tiết được phê chuẩn cho lắp đặt;

(6) Sử dụng loại nhiên liệu khác loại được liệt kê trong bảng chi tiết kỹ thuật của động cơ.

(c) Cải tiến lớn cánh quạt, bao gồm:

(1) Thay đổi thiết kế lá cánh;

(2) Thay đổi thiết kế bàu (hub);

(3) Thay đổi thiết kế khối điều chỉnh vòng quay;

(4) Lắp đặt hệ thống điều chỉnh vòng quay hoặc xuôi lá;

(5) Lắp đặt các chi tiết không được phê chuẩn cho loại cánh quạt.

(d) Cải tiến lớn thiết bị: cải tiến thiết kế gốc không phù hợp với khuyến cáo của nhà sản xuất thiết bị hoặc không phù hợp với các chỉ lệnh đủ điều kiện bay được coi là các cải tiến lớn; ngoài ra, các thay đổi trong thiết kế gốc của các thiết bị liên lạc và dẫn đường được cho phép trong thiết kế loại hoặc các giấy phép khác ảnh hưởng đến độ ổn định tần số, mức ồn, độ nhạy, độ méo tín hiệu, sai số do bức xạ, các đặc tính AVC, hoặc khả năng đáp ứng các yêu cầu về môi trường và các thay đổi khác ảnh hưởng đến tính năng của thiết bị cũng được coi là cải tiến lớn thiết bị.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 4.003: SỬA CHỮA LỚN (ĐỊNH NGHĨA)

(a) Sửa chữa lớn thân cánh: sửa chữa các bộ phận sau đây của thân cánh và sửa chữa thuộc các loại sau đây, trong đó phải sử dụng các phần tử tạo độ bền, gia cường, táp, và phải chế tạo các phần tử cấu trúc chính để thay thế, khi mà việc thay thế phải sử dụng công nghệ tán đinh hoặc hàn, là các sửa chữa lớn thân cánh:

(1) Các xà hộp;

(2) Cánh hoặc các bánh lái kết cấu vỏ cứng (monocoque) hoặc vỏ bán cứng (semimonocoque);

(3) Các nẹp dọc hoặc các phần tử tạo độ cong cho cánh;

(4) Các xà;

(5) Các đế xà;

(6) Các phần tử xà kiểu khung - dàn;

(7) Các thân xà bằng tấm mỏng;

(8) Các phần tử của sống đáy và sống lưng phao (đối với thủy phi cơ);

(9) Các phần tử tấm gợn sóng chịu nén dùng làm vật liệu ghép nối cánh hoặc thăng bằng ngang và đuôi đứng;

(10) Các vách chính của cánh và các phần tử chịu nén;

(11) Cánh hoặc các thanh chống tăng cứng thăng bằng ngang và đuôi đứng;

(12) Giá treo động cơ;

(13) Các dầm dọc than;

(14) Các phần tử thanh chống cạnh, thanh chống ngang, vách chịu lực buồng kín;

(15) Chân và giá lắp ghế;

(16) Các thanh chống dọc càng;

(17) Các trục quay (axles);

(18) Bánh xe;

(19) Các bộ phận của hệ thống điều khiển, chẳng hạn như cần lái, pê-dal, trục truyền, giá đỡ;

(20) Các sửa chữa phải sử dụng vật liệu thay thế;

(21) Sửa chữa các khu vực bị hư hỏng của vỏ bọc kim loại hoặc gỗ vượt quá 6 inch (15, 24 cm) theo bất cứ hướng nào;

(22) Sửa chữa các phần của tấm vỏ bằng cách làm thêm mối ghép;

(23) Ốp tấm vỏ;

(24) Sửa chữa từ ba vách ngăn trở lên của cánh hoặc các vách ngăn của bánh lái hoặc mép trước cánh và các bánh lái, giữa các vách ngăn;

(25) Sửa chữa vỏ bọc bằng vải một vùng rộng hơn vùng giữa hai vách ngăn liền kế;

(26) Thay thế vỏ bọc bằng vải phủ các bộ phận như cánh, thân, thăng bằng ngang, các bánh lái;

(27) Sửa chữa phải làm lại vùng bụng, hoặc thay thế thùng dầu cứng và thùng dầu nhờn.

(b) Sửa chữa lớn hệ thống sinh lực: sửa chữa các bộ phận sau đây của động cơ và sửa chữa thuộc các loại sau đây, là các sửa chữa lớn hệ thống sinh lực:

(1) Phân rã hộp trục khuỷu hoặc trục khuỷu của động cơ pit-tông được trang bị bánh tăng áp đúc liền;

(2) Phân rã hộp trục khuỷu hoặc trục khuỷu của động cơ pit-tông được trang bị hộp giảm tốc cánh quạt không thuộc loại bánh răng trụ thẳng;

(3) Sửa chữa các bộ phận cấu trúc động cơ phải sử dụng kỹ thuật hàn, mạ, phun đắp kim loại hoặc các phương pháp khác.

(c) Sửa chữa lớn cánh quạt: sửa chữa thuộc các loại sau đây đối với cánh quạt là các sửa chữa lớn:

(1) Sửa chữa hoặc nắn thẳng lá cánh bằng thép;

(2) Sửa chữa hoặc gia công cơ khí bầu cánh quạt;

(3) Cắt ngắn lá cánh;

(4) Sửa đầu mút cánh quạt bằng gỗ;

(5) Thay thế các lớp ngoài trên cánh quạt bằng gỗ có biến cự cố định;

(6) Sửa chữa lỗ lắp bulông kéo dài trong bầu cánh quạt bằng gỗ có biến cự cố định;

(7) Vá các lá cánh bằng gỗ;

(8) Sửa chữa các lá cánh bằng vật liệu composite;

(9) Thay thế vải bọc đầu mút lá cánh;

(10) Thay thế vỏ bọc bằng chất dẻo;

(11) Sửa chữa bộ điều chỉnh vòng quay cánh quạt;

(12) Đại tu cánh quạt có biến cự thay đổi;

(13) Sửa chữa các vết lõm sâu, vết mẻ, vết xước..., và nắn thẳng các lá cánh bằng nhôm;

(14) Sửa chữa hoặc thay thế các phần tử bên trong lá cánh.

(d) Sửa chữa lớn thiết bị. Sửa chữa thuộc các loại sau đây đối với thiết bị là các sửa chữa lớn:

(1) Hiệu chỉnh và sửa chữa đồng hồ;

(2) Hiệu chỉnh các đồng hồ avionic hoặc máy tính;

(3) Quấn lại cuộn dây của các thiết bị điện;

(4) Phân rã hoàn toàn các van thủy lực phức tạp;

(5) Đại tu chế hòa khí cao áp, và bơm thủy lực, bơm nhiên liệu, bơm dầu nhờn cao áp.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 4.103: BẢO DƯỠNG DỰ PHÒNG (ĐỊNH NGHĨA)

(a) Bảo dưỡng dự phòng: với điều kiện không liên quan đến các công việc lắp ráp phức tạp, bảo dưỡng dự phòng giới hạn ở các công việc sau đây:

(1) Tháo, lắp và sửa chữa lốp;

(2) Thay thế giảm chấn càng dạng dây;

(3) Nạp chất lỏng thủy lực, nitơ, hoặc cả hai cho cột giảm chấn càng;

(4) Làm sạch và thay mỡ ổ bi bánh xe;

(5) Thay thế dây bảo hiểm hoặc các chốt chẻ;

(6) Bơm mỡ không yêu cầu phải phân rã kết cấu, tuy có thể phải tháo các phần tử không chịu lực như nắp đậy, nắp buồng động cơ, ốp chỉnh dòng;

(7) Vá các miếng vá đơn giản bằng vải không yêu cầu khâu vách hoặc tháo các phần tử cấu trúc hoặc các bánh lái;

(8) Bổ sung chất lỏng thủy lực cho các thùng chứa chất lỏng thủy lực;

(9) Sơn lớp phủ trang trí trên thân, cánh, các bề mặt cụm đuôi (bao gồm các bánh lái), các ốp chỉnh dòng, nắp buồng động cơ, nắp buồng càng, khoang khách, nội thất buồng lái, nếu không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc hệ thống tàu bay nào;

(10) Phủ vật liệu bảo vệ lên các bộ phận không bắt buộc phải tháo rời khỏi các cấu trúc chính hoặc hệ thống của tàu bay và các lớp phủ bề mặt không bị cấm sử dụng hoặc được sử dụng tốt trước đó;

(11) Sửa chữa thiết bị nội thất và trang trí trong khoang khách hoặc buồng lái, nhưng không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc hệ thống khai thác nào, hoặc ảnh hưởng đến thiết bị khai thác hoặc ảnh hưởng đến cấu trúc cơ bản của tàu bay;

(12) Sửa chữa đơn giản trên các ốp chỉnh dòng, các nắp đậy không chịu lực, nắp buồng động cơ; các miếng vá nhỏ và các tấm gia cường không làm thay đổi hình dạng và chất lượng khí động học;

(13) Thay thế các cửa sổ, khi công việc không ảnh hưởng đến cấu trúc của bất kỳ hệ thống tàu bay nào chẳng hạn như hệ thống điều khiển, các thiết bị điện v.v;

(14) Thay dây an toàn;

(15) Thay ghế hoặc chi tiết của ghế bằng các chi tiết được phê chuẩn cho loại tàu bay, nhưng không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc thiết bị khai thác nào;

(16) Tìm hỏng hóc và sửa các đường dây bị đứt của đèn pha hạ cánh;

(17) Thay các bóng điện, gương phản xạ ánh sáng và nắp đèn pha hạ cánh;

(18) Thay thế các bánh xe và bàn trượt, nếu không yêu cầu phải tính toán lại trọng lượng và cân bằng;

(19) Thay thế nắp buồng động cơ bất kỳ, mà không yêu cầu phải tháo cánh quạt hoặc ngắt điều khiển máy bay;

(20) Thay thế hoặc làm sạch nến đánh lửa và chỉnh khe hở nến đánh lửa;

(21) Thay thế các đầu nối ống mềm, ngoại trừ các đầu nối thủy lực.

(22) Thay thế các đường ống nhiên liệu tiền chế;

(23) Rửa lọc nhiên liệu và lọc dầu nhờn;

(24) Thay thế và nạp ăc quy;

(25) Thay thế hoặc điều chỉnh các khóa hãm không chịu lực có thể ảnh hưởng đến khai thác;

(26) Lắp đặt các thiết bị chống điều tiết nhiên liệu sai (anti-misfueling) để giảm đường kính bầu lọc thùng nhiên liệu, với điều kiện các thiết bị đó được liệt kê trong bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại của tàu bay; được nhà sản xuất cung cấp các chỉ dẫn lắp đặt được Cục HKVN chấp thuận, và việc lắp đặt không yêu cầu phải phân rã bầu phin lọc.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.093: CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA 100 GIỜ

(a) Trước khi tiến hành kiểm tra, các cá nhân thực hiện dạng kiểm tra hàng năm hoặc 100 giờ phải làm sạch tàu bay và động cơ một cách thấu đáo, tháo hoặc mở tất cả các nắp kiểm tra, các cửa kỹ thuật, ốp chỉnh dòng và nắp buồng động cơ.

(b) Các cá nhân thực hiện dạng kiểm tra hàng năm hoặc 100 giờ phải kiểm tra, nếu phải áp dụng, các bộ phận sau:

(1) Nhóm thân và vỏ:

(i) Kiểm tra vỏ bọc (vải và kim loại) - xác định mức độ hư hỏng, móp méo, các dấu hiệu hư hỏng, các giá ghép nối không chắc chắn hoặc bị hư hỏng;

(ii) Kiểm tra các hệ thống và thiết bị - xác định sự lắp đặt hoàn hảo, các hư hỏng rõ ràng, và hoạt động không đạt yêu cầu.

(2) Khoang khách và buồng lái:

(i) Tổng quát - xác định mức độ sạch sẽ, các thiết bị an toàn và cứu sinh có thể cản trở các điều khiển;

(ii) Ghế và dây an toàn - xác định tình trạng xuống cấp và các hư hỏng rõ ràng;

(iii) Cửa sổ và kính buồng lái - xác định tình trạng xuống cấp, nứt;

(iv) Các đồng hồ - xác định tình trạng xuống cấp, gá lắp, các vạch chia độ, và sự hoạt động hoàn hảo (nếu có thể);

(v) Điều khiển tàu bay và động cơ - xác định sự lắp đặt và hoạt động hoàn hảo;

(vi) Các ắc quy - xác định sự lắp đặt hoàn hảo và điện áp;

(vii) Tất cả các hệ thống - xác định sự lắp đặt hoàn hảo, tình trạng xuống cấp, các hư hỏng rõ ràng, sự gá lắp chắc chắn.

(3) Động cơ và buồng động cơ:

(i) Bên ngoài động cơ - xác định dấu hiệu dò rỉ dầu nhờn, nhiên liệu, chất lỏng thủy lực quá mức cho phép, nguồn dò rỉ;

(ii) Các chi tiết ghép nối tiêu chuẩn (bulông, đai ốc, vít) - xác định lực xiết và các hư hỏng rõ ràng;

(iii) Bên trong động cơ - đánh giá độ nén của động cơ pit-tông, tình trạng bên trong và khe hở quá dung sai;

(iv) Giá treo động cơ - xác định không có các vết nứt hoặc sự nới lỏng các đai ốc hãm giá treo;

(v) Các đệm giảm rung - xác định tình trạng và mức độ xuống cấp;

(vi) Điều khiển động cơ - xác định không có các hư hỏng; sự dịch chuyển êm và chuẩn xác;

(vii) Hệ thống ống cứng và ống mềm, các vòng kẹp - xác định không có rò rỉ hoặc tình trạng xuống cấp, nới lỏng;

(viii) Ống xả - xác định không có các vết nứt, các hư hỏng, sự ghép nối không chuẩn;

(ix) Các thiết bị - xác định các khuyết tật rõ ràng trong ghép nối (với động cơ);

(x) Tất cả các hệ thống - xác định tình trạng lắp đặt không chuẩn, tình trạng bên ngoài, các khuyết tật, sự ghép nối chắc chắn;

(xi) Vỏ bọc động cơ - xác định không có các vết nứt và các khuyết tật khác.

(4) Hệ thống càng:

(i) Tất cả các thiết bị - xác định tình trạng xuống cấp, sự ghép nối không chắc chắn;

(ii) Các cột giảm chấn - xác định mức chất lỏng thủy lực (đo mặt gương cột giảm chấn);

(iii) Các thanh giằng, thanh chống - xác định độ mòn quá mức, độ mỏi, cong vênh;

(iv) Cơ cấu thu thả và khóa - xác định sự vận hành chuẩn;

(v) Các đường ống thủy lực - xác định không có rò rỉ;

(vi) Hệ thống điện - xác định không có sự chà xát của các bó dây, sự hoạt động chuẩn của các công tắc;

(vii) Các bánh xe - xác định không có các vết nứt, các khuyết tật, tình trạng các ổ bi;

(viii) Các lốp - xác định độ mòn, các vết cắt;

(ix) Phanh - xác định độ mòn, tình trạng điều chỉnh không chuẩn;

(x) Phao và bàn trượt - xác định sự ghép nối chắc chắn và không có các hư hỏng rõ ràng.

(5) Cánh ngoài và cánh trung tâm - xác định:

(i) Tình trạng chung;

(ii) Mức độ xuống cấp của vỏ bọc (vải hoặc kim loại);

(iii) Mức độ móp, méo;

(iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;

(v) Sự ghép nối chắc chắn.

(6) Cụm đuôi - xác định:

(i) Tình trạng chung;

(ii) Mức độ xuống cấp của vỏ bọc (vải hoặc kim loại);

(iii) Mức độ móp, méo;

(iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;

(v) Sự ghép nối chắc chắn;

(vi) Sự lắp đặt chuẩn xác của các thiết bị; và

(vii) Sự vận hành hoàn hảo của các thiết bị.

(7) Cánh quạt:

(i) Cụm cánh quạt - xác định không có các vết nứt, mẻ, rò rỉ dầu nhờn.

(ii) Các bu lông - kiểm tra lực xiết, bảo hiểm;

(iii) Hệ thống phòng băng - xác định sự làm việc hoàn hảo, không có các hư hỏng rõ ràng;

(iv) Cơ cấu điều khiển - xác định sự làm việc hoàn hảo, ghép nối chắc chắn, dịch chuyển chuẩn xác.

(8) Hệ thống đồng hồ/các thiết bị avionic - xác định:

(i) Các đồng hồ và thiết bị avionic được lắp đặt chuẩn xác, chắc chắn;

(ii) Các bó dây điện - gá lắp chắc chắn, không có các hư hỏng rõ ràng;

(iii) Cân bằng điện thế và chống nhiễu - tình trạng lắp đặt và xuống cấp;

(iv) Các anten - tình trạng xuống cấp, lắp đặt chắc chắn, sự hoạt động hoàn hảo.

(9) Hệ thống điện/điện tử - xác định:

(i) Các bó dây điện - gá lắp chắc chắn, không có các hư hỏng rõ ràng;

(ii) Cân bằng điện thế và chống nhiễu - tình trạng lắp đặt và xuống cấp.

(10) Các hạng mục khác không được nêu trong danh mục trên và/hoặc có các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay: xác định sự lắp đặt hoàn hảo và làm việc chuẩn xác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.107: LẬP HỒ SƠ CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA LỚN

(a) Các cá nhân, tổ chức thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn phải:

(1) Điền đủ các thông tin vào ít nhất hai mẫu cải tiến và sửa chữa lớn do Cục HKVN quy định, trong đó có tham chiếu đến các dữ liệu đã sử dụng;

(2) Chuyển một bản cho chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay; và

(3) Chuyển một bản về Cục HKVN trong vòng 48 giờ sau khi tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

(b) Thay vì các yêu cầu tại khoản (a), nếu các sửa chữa lớn được thực hiện theo hướng dẫn hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật được Cục HKVN chấp thuận, AMO có thể:

(1) Sử dụng chỉ lệnh công việc của khách hàng mà căn cứ vào đó hồ sơ sửa chữa được lập;

(2) Chuyển một bản chỉ lệnh công việc cho chủ sở hữu tàu bay và lưu bản sao ít nhất một năm tính từ ngày tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác;

(3) Chuyển một Giấy chứng nhận cho phép khai thác do người được ủy quyền của AMO ký cho chủ sở hữu tàu bay, bao gồm các thông tin sau:

(i) Kiểu loại tàu bay, thiết bị tàu bay;

(ii) Nếu là tàu bay - kiểu, loại tàu bay, số xuất xưởng, số hiệu đăng ký, khu vực thực hiện sửa chữa;

(iii) Nếu là thiết bị tàu bay - tên nhà sản xuất, ký hiệu, số xuất xưởng (nếu có) .

(4) Câu khẳng định như sau hoặc tương tự:

(i) Tàu bay/thiết bị tàu bay nêu trên đã được sửa chữa, đại tu và thử phù hợp với các chỉ dẫn hiện hành của quốc gia thiết kế, nhà sản xuất và các quy định của Cục HKVN, và được phê chuẩn cho phép khai thác;

(ii) Thông tin chi tiết được lưu tại..... (chỉ rõ địa điểm hoặc đính kèm).

Phần 5
PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG
5.001 ÁP DỤNG
5.003 ĐỊNH NGHĨA
5.005 TỪ VIẾT TẮT
CHƯƠNG B. GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO
5.010 ÁP DỤNG
5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN
5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG
5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO
5.020 THẨM QUYỀN CỦA AMO
5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO
5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN
CHƯƠNG C. PHÊ CHUẨN
5.030 ÁP DỤNG
5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN
5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO
5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO
5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO
5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO
CHƯƠNG D. GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ
5.050 ÁP DỤNG
5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT
5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ
5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG
5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN
5.065 SỰ THAY ĐỔI CỦA AMO VÀ SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN
5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT
5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO
CHƯƠNG E. ĐIỀU HÀNH
5.080 ÁP DỤNG
5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO
5.085 QUẢNG CÁO
5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG
5.090 CÁC QUY TRÌNH BẢO DƯỠNG VÀ HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG ĐỘC LẬP

5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC
5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO
5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG
5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN
CHƯƠNG F. HỒ SƠ BẢO DƯỠNG
5.110 ÁP DỤNG
5.113 TỔNG QUÁT
5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN
5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU
5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO
5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG
5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA
5.127 DANH MỤC CÁC KHIẾM KHUYẾT
CHƯƠNG G. CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG, TRANG THIẾT BỊ VÀ DỮ LIỆU
5.130 ÁP DỤNG
5.133 TỔNG QUÁT
5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG
5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU
5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY
CHƯƠNG H. CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO
5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG
5.153 BÁO CÁO VỀ TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY
5.155 TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN
CÁC PHỤ LỤC
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033: QUY ĐỊNH MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.043: CÁC YÊU CẦU MỞ RỘNG ĐỐI VỚI CÁC NĂNG ĐỊNH CỦA AMO
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.083: TRÁCH NHIỆM CỦA BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.087: NỘI DUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG
PHỤ LỤC 1 CỦA 5.090 YÊU CẦU CỤ THỂ CỦA HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095 LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC
PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.095 ĐÀO TẠO NHÂN LỰC
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.097 HỒ SƠ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.135: CÁC YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.137: THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.140: DỮ LIỆU ĐƯỢC PHÊ CHUẨN
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.150: XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

5.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Cục HKVN đối với:

(1) Việc cấp phê chuẩn cho các tổ chức thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay và thiết bị tàu bay;

(2) Việc phê chuẩn và các quy tắc vận hành chung cho các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.

(b) Phần này áp dụng cho các tổ chức được phê chuẩn và cá nhân làm việc cho các tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

5.003 ĐỊNH NGHĨA

(a) Trong Phần này, các từ ngữ sau đây được áp dụng:

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

(1) **Giám đốc điều hành bảo dưỡng:** Là người quản lý có đủ quyền điều hành để đảm bảo rằng tất cả các công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng mà chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay yêu cầu có thể được đảm bảo về mặt tài chính và thực hiện theo tiêu chuẩn áp dụng. Giám đốc điều hành bảo dưỡng có thể ủy quyền cho cá nhân khác trong tổ chức thực hiện các chức năng của mình, bằng văn bản, khi được Cục HKVN chấp thuận;

(2) **Dữ liệu được phê chuẩn:** Là các thông tin kỹ thuật do Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận;

(3) **Vật phẩm:** Là một hạng mục bất kỳ, bao gồm nhưng không hạn chế tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, phụ tùng, cụm lắp ráp, cụm lắp ráp phụ, hệ thống, hệ thống phụ, bộ phận, khối máy, hoặc chi tiết của các bộ phận đó;

(4) **Hiệu chuẩn:** Là một tập hợp các thao tác được thực hiện phù hợp với quy trình cụ thể được lập thành văn bản, để so sánh kết quả đo do thiết bị đo hoặc chuẩn thực hành đưa ra, nhằm mục đích phát hiện, thông báo hoặc loại trừ sai sót bằng điều chỉnh sai số trong thiết bị đo, chuẩn thực hành, hoặc thiết bị tàu bay được thử nghiệm;

(5) **Xác nhận đủ điều kiện bay:** Là lời cam kết về đủ điều kiện bay của tàu bay trong hồ sơ bảo dưỡng do nhân viên kỹ thuật được ủy quyền thực hiện sau khi thực hiện xong công việc đại tu, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay;

(6) **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có trình độ kỹ thuật và kinh nghiệm quản lý thích hợp với vị trí công việc được phân công, được Cục HKVN chấp thuận;

(7) **Composite:** Là các loại vật liệu cấu trúc làm từ các chất, bao gồm nhưng không hạn chế gỗ, kim loại, gốm, chất dẻo, vật liệu sợi, graphit, bo, hoặc epoxy, với các chất gia cường có thể ở dạng sợi mảnh, lá mỏng, bột, hoặc mảnh dăm của các vật liệu khác nhau;

(8) **Cơ sở hạ tầng:** Nhà máy, bao gồm cả đất đai, tòa nhà, có khả năng cung cấp các phương tiện, trang thiết bị cho việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;

(9) **Nhà xưởng:** Các tòa nhà, hanga, và các cấu trúc khác để chứa các phương tiện, trang thiết bị và vật liệu của tổ chức bảo dưỡng, có khả năng:

(i) Cung cấp nơi làm việc để thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến mà tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn; hoặc

(ii) Cung cấp các cấu trúc để bảo vệ chắc chắn tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, bộ phận, cụm lắp ráp trong quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa, cải tiến, lắp ráp lại, thử nghiệm; và

(iii) Cung cấp chỗ bảo quản chắc chắn, ngăn cách rõ ràng và bảo vệ các phương tiện, trang thiết bị, vật liệu, các vật tư khác.

(10) **Kiểm tra:** Khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng;

(11) **Bảo dưỡng:** Là việc thực hiện các công việc theo yêu cầu để đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm một hoặc tập hợp các dạng đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc, thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa cấu trúc;

(12) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu, được giám đốc bảo dưỡng ký cam kết, trong đó mô tả chi tiết tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành của tổ chức bảo dưỡng, phạm vi công việc, mô tả cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống kiểm tra, đảm bảo chất lượng;

(13) **Thiết bị đo kiểm:** Vật định cỡ được hiệu chuẩn, chuẩn; thiết bị thử nghiệm được sử dụng để thử nghiệm, đo, hoặc hiệu chuẩn thiết bị đo khác; thiết bị đo kiểm không được sử dụng để thử nghiệm, đo hoặc hiệu chuẩn thiết bị tàu bay;

(14) **Phạm vi hoạt động:** Quyền và giới hạn hoạt động được xác định trong Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn;

(15) **Chuẩn cấp 1:** Là chuẩn được xác định và duy trì bởi cơ quan nhà nước chuyên ngành về đo lường và được sử dụng để hiệu chuẩn các chuẩn cấp 2;

(16) **Chuẩn tham chiếu:** Là chuẩn được sử dụng để duy trì các chuẩn thực hành;

(17) **Sửa chữa:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay đạt tình trạng làm việc bình thường phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng được phê chuẩn. Sự khôi phục thiết bị tàu bay đạt tình trạng đủ điều kiện bay để đảm bảo rằng tàu bay tiếp tục phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được sử dụng để cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay liên quan, sau khi chúng bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;

(18) **Chuẩn cấp 2:** Là chuẩn được duy trì bằng so sánh với chuẩn cấp 1;

(19) **Chữ ký:** Là sự nhận dạng cá nhân duy nhất được sử dụng làm phương tiện xác nhận hồ sơ bảo dưỡng; chữ ký có thể được thực hiện bằng tay, điện tử, hoặc hình thức khác được Cục HKVN chấp thuận;

(20) **Bảo dưỡng chuyên dụng:** Là các dạng bảo dưỡng thông thường không do AMO thực hiện (ví dụ, đắp lốp máy bay, mạ điện...);

(21) **Chuẩn:** Vật thể, vật dụng, dụng cụ, thiết bị kiểm tra, hệ thống hoặc thiết bị lưu giữ, thể hiện hoặc bằng cách khác cung cấp số liệu vật lý có thể dùng làm cơ sở cho việc đo đạc số lượng; chuẩn cũng bao gồm tài liệu mô tả cách vận hành và quá trình sử dụng chuẩn để đạt được mục đích cuối cùng;

(22) **Dụng cụ, trang thiết bị kiểm tra:** Là các vật thể được AMO sử dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn trên tàu bay hoặc thiết bị tàu bay (xem thêm chuẩn thực hành);

(23) **Truy nguyên:** Đặc tính phả hệ của hệ thống hiệu chuẩn đạt được khi mỗi thiết bị đo kiểm hoặc chuẩn thực hành, được liên kết theo đúng thứ bậc với chuẩn quốc gia, được hiệu chuẩn và ghi chép đúng quy định. Hồ sơ cung cấp thông tin cần thiết để chứng tỏ tất cả các công việc hiệu chuẩn trong chuỗi hiệu chuẩn đã được thực hiện đúng quy định;

(24) **Truyền chuẩn:** Chuẩn bất kỳ được sử dụng để so sánh quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức với quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức khác;

(25) **Chuẩn thực hành:** Chuẩn đã được hiệu chuẩn, được sử dụng trong việc bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn nhằm mục đích tạo cơ sở cho việc chấp thuận sản phẩm hoặc khẳng định tính đủ điều kiện bay (xác nhận bảo dưỡng) cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay; chuẩn thực hành có thể được duy trì một cách thích hợp bằng cách so sánh với chuẩn cấp 1, chuẩn cấp 2, chuẩn tham chiếu hoặc truyền chuẩn; chuẩn thực hành không được sử dụng để thử nghiệm, đo đạc hoặc hiệu chuẩn chuẩn thực hành hoặc các thiết bị đo khác.

5.005 TỪ VIẾT TẮT

(a) Các từ viết tắt sau đây được sử dụng trong Phần này:

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

(2) PMA - Part Manufacturing Approval/Giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay;

(3) TSO - Technical Standard Order/Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay.

CHƯƠNG B. GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.010 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các quy định áp dụng cho Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.

5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

(a) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO được Cục HKVN cấp cho tổ chức bảo dưỡng tàu bay sau khi tổ chức bảo dưỡng đó hoàn tất quá trình phê chuẩn ban đầu và chứng minh sự tuân thủ với các yêu cầu quy định tại Phần này.

5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG

(a) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm hai tài liệu, cụ thể:

(1) Giấy chứng nhận phê chuẩn được in trên một trang có chữ ký xác nhận của Cục HKVN; và

(2) Tài liệu phạm vi hoạt động được in trên nhiều trang có chữ ký xác nhận của Cục HKVN và giám đốc điều hành bảo dưỡng, trên đó bao gồm các điều khoản, điều kiện, và các thẩm quyền.

(b) AMO không được thực hiện bất kỳ hoạt động bảo dưỡng nào khi không có Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng được cấp theo các quy định của Phần này hoặc vi phạm các điều khoản của Giấy chứng nhận đó.

(c) AMO chỉ được thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay, thân cánh tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị hoặc chi tiết của thiết bị theo đúng năng định và trong phạm vi hoạt động được phê chuẩn.

(d) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm:

(1) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn cấp cho AMO;

(2) Tên và địa điểm (trụ sở kinh doanh chính) của AMO;

(3) Ngày cấp và hạn hiệu lực;

(4) Năng định cấp cho AMO; và

(5) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN.

(e) Tài liệu phạm vi hoạt động của AMO sẽ bao gồm:

(1) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn cấp cho AMO;

(2) Phạm vi hoạt động được phê chuẩn, bao gồm cấp bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến sản phẩm cụ thể, năng định hạn chế, căn cứ bảo dưỡng, các phê chuẩn chuyên dụng và các giới hạn được cấp;

(3) Ngày cấp hoặc ngày sửa đổi;

(4) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN và giám đốc điều hành bảo dưỡng của AMO.

5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) AMO phải niêm yết Giấy chứng nhận phê chuẩn ở vị trí dễ nhìn thấy, dễ tiếp cận cho công chúng, trong trụ sở của mình.

5.020 THẨM QUYỀN CỦA AMO

(a) AMO được thực hiện các công việc sau đây trong phạm vi được phê chuẩn và phù hợp với các quy trình trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của mình:

(1) Bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay theo năng định tại địa điểm nêu rõ trên Giấy chứng nhận phê chuẩn;

(2) Bảo dưỡng tàu bay theo năng định tại địa điểm bất kỳ khi có nhu cầu do tàu bay bị hỏng;

(3) Cung cấp các dịch vụ bảo dưỡng được phê chuẩn theo phạm vi hoạt động của Giấy chứng nhận đối với Người khai thác tàu bay theo các quy trình đã được xác định trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(4) Cấp xác nhận bảo dưỡng hoặc Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo các điểm (1), (2) và (3), khoản (a) của Điều này sau khi hoàn thành bảo dưỡng phù hợp với các giới hạn áp dụng cho AMO.

(b) AMO không được phép hợp đồng thuê dịch vụ bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến toàn bộ đối với các sản phẩm được cấp Giấy chứng nhận loại (tàu bay, động cơ, cánh quạt); không được phép cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác các sản phẩm sau khi thuê tổ chức khác thực hiện bảo dưỡng.

(c) AMO có thể thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến vật phẩm bất kỳ được phê chuẩn tại địa điểm khác căn cứ của mình, nếu:

(1) Công việc có thể sẽ được thực hiện như khi được thực hiện tại căn cứ của AMO và phù hợp với các yêu cầu của Phần này;

(2) Tất cả nhân sự, trang thiết bị, vật liệu cần thiết và/hoặc các tiêu chuẩn được phê chuẩn có đủ tại địa điểm sẽ thực hiện công việc; và

(3) Tài liệu giải trình tổ chức được phê chuẩn có các quy trình điều hành công việc sẽ được thực hiện tại địa điểm khác với căn cứ của AMO.

5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO

(a) AMO chỉ được thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được phê chuẩn, khi có đầy đủ cơ sở nhà xưởng, thiết bị, dụng cụ, các dữ liệu được phê chuẩn và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN

(a) Trên cơ sở cân nhắc các điều kiện cụ thể, Cục HKVN có thể cấp miễn trừ đối với việc thực hiện những yêu cầu cụ thể của Phần này, với điều kiện Cục HKVN xét thấy:

(1) Các điều kiện có lý do xác đáng cho việc miễn trừ; và

(2) Mức an toàn sẽ được duy trì tương đương với mức an toàn mà những yêu cầu xin cấp miễn trừ có thể mang lại.

(b) Cục HKVN cấp miễn trừ bằng văn bản;

(c) Cục HKVN có thể chấm dứt hiệu lực hoặc sửa đổi miễn trừ bất cứ lúc nào khi cần thiết;

(d) Yêu cầu miễn trừ phải trình bày đầy đủ các hoàn cảnh và lý do xác đáng để yêu cầu miễn trừ, chứng minh mức an toàn sẽ được duy trì tương đương với mức an toàn mà những yêu cầu xin cấp miễn trừ có thể mang lại;

(e) AMO được Cục HKVN cấp miễn trừ phải có các phương tiện để thông báo cho bộ máy điều hành, đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên kỹ thuật liên quan về miễn trừ được cấp, bao gồm cả nội dung miễn trừ, hạn hiệu lực hoặc sửa đổi.

CHƯƠNG C. PHÊ CHUẨN

5.030 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu tổng quát áp dụng cho việc phê chuẩn AMO.

5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN

(a) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm:

(1) Đơn đề nghị phê chuẩn làm theo mẫu;

(2) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(3) Liệt kê các công việc bảo dưỡng dự kiến hợp đồng thuê AMO khác thực hiện;

(4) Liệt kê tất cả các Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO và năng định được cấp bởi các nhà chức trách hàng không nước ngoài;

(5) Thông tin bổ sung bất kỳ mà Cục HKVN yêu cầu.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.033 về quy định mẫu đơn đề nghị phê chuẩn AMO.

(b) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp đến Cục HKVN hoặc qua đường bưu điện. Ngoại trừ đơn đề nghị phải là bản gốc, các tài liệu khác có thể là bản sao.

(c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức AMO.

(e) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này, hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) Tổ chức bảo dưỡng được cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn, nếu sau khi kiểm tra đánh giá, Cục HKVN nhận thấy tổ chức đó:

(1) Đáp ứng các yêu cầu và tiêu chuẩn áp dụng cho AMO; và

(2) Có hệ thống tổ chức, tài liệu, nhân lực, thiết bị, phương tiện đầy đủ và thích hợp để thực hiện bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay mà tổ chức đề nghị phê chuẩn.

5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho tổ chức bảo dưỡng có hiệu lực 12 tháng kể từ ngày cấp, trừ khi:

(1) AMO từ bỏ Giấy chứng nhận; hoặc

(2) Cục HKVN có quyết định đình chỉ hoặc thu hồi.

(b) Người sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn đã hết hạn, tự từ bỏ, bị Cục HKVN tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải hoàn trả Giấy chứng nhận phê chuẩn cùng với phạm vi phê chuẩn về Cục HKVN;

(c) AMO đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN. Cục HKVN xem xét quyết định gia hạn Giấy chứng nhận trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, có nêu rõ lý do;

(d) AMO đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN, kèm theo các sửa đổi đối với tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị, Cục HKVN xem xét sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

(e) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bị Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi trong trường hợp AMO vi phạm phạm vi hoạt động được phê chuẩn, không bảo đảm các điều kiện duy trì Giấy chứng nhận hoặc không bảo đảm an toàn, an ninh hàng không đối với hoạt động được phê chuẩn.

5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

(a) Các năng định sau được cấp theo Phần này trên Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO:

(1) Các năng định thân cánh: Năng định tàu bay cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến tàu bay, bao gồm công việc trên hệ thống tạo lực của tàu bay tới mức, nhưng không bao gồm, đại tu theo định nghĩa thuật ngữ này tại Phần 5, theo các cấp sau:

(i) Cấp 1: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 5700 kg;

(ii) Cấp 2: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700 kg đến, và bao gồm, 34200 kg;

(iii) Cấp 3: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 34200 kg;

(iv) Cấp 4: Máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 2736 kg;

(v) Cấp 5: Máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2736 kg;

(vi) Cấp 6: Tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 5700 kg;

(vii) Cấp 7: Tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700 kg.

(2) Các năng định về hệ thống sinh lực: Năng định hệ thống sinh lực cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến hệ thống sinh lực, theo các cấp sau:

(i) Cấp 1: Động cơ pit-tông;

(ii) Cấp 2: Động cơ tuốc-bin cánh quạt và động cơ tuốc-bin trục dẫn;

(iii) Cấp 3: Động cơ tuốc-bin quạt nén và động cơ tuốc-bin phản lực.

(3) Các năng định cánh quạt: Năng định cánh quạt cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến cánh quạt theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Cánh quạt có biến cự (góc xoay của lá cánh quạt) cố định và biến cự thay đổi ở mặt đất;

(ii) Cấp 2: Cánh quạt có biến cự thay đổi.

(4) Các năng định điện - điện tử: Năng định bộ môn cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến thiết bị điện - điện tử theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Thiết bị thông tin liên lạc: Các thiết bị phát hoặc thiết bị thu phát sóng vô tuyến, hoặc cả thu và phát, sử dụng trên tàu bay để phát hoặc thu thông tin liên lạc, không phụ thuộc tần số mang hoặc loại điều biến được sử dụng; bao gồm các hệ thống phụ trợ và liên quan đến thông báo nội bộ trên tàu bay, các hệ thống khuếch đại, các thiết bị điện hoặc điện tử liên lạc giữa các thành viên tổ bay, các thiết bị tương tự, nhưng không bao gồm thiết bị sử dụng để dẫn đường tàu bay hoặc phụ trợ dẫn đường, thiết bị đo độ cao hoặc khoảng cách tới địa hình, các thiết bị đo khác vận hành theo nguyên lý vô tuyến hoặc rađa, hoặc các đồng hồ điện tử, đồng hồ con quay, đồng hồ điện, hoặc đồng hồ cơ, là một phần của các thiết bị thông tin điện - điện tử;

(ii) Cấp 2: Thiết bị dẫn đường: Các hệ thống điện - điện tử sử dụng trên tàu bay trong dẫn đường đường dài và tiếp cận hạ cánh, ngoại trừ thiết bị hoạt động theo các nguyên lý tần số ra-đa hoặc xung vô tuyến, nhưng không bao gồm thiết bị đo độ cao hoặc độ cao địa hình hoặc thiết bị đo khoảng cách tới địa hình hoạt động theo nguyên lý tần số xung vô tuyến;

(iii) Cấp 3: Thiết bị xung: Các hệ thống điện tử vận hành theo nguyên lý tần số xung vô tuyến.

(5) Các năng định máy tính: Năng định hệ thống máy tính cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các hệ thống máy tính số và bộ phận hợp thành của chúng, mà có chức năng nhận dữ liệu bên ngoài, xử lý các dữ liệu đó, truyền dẫn và thể hiện các dữ liệu đã được xử lý, theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Các hệ thống máy tính của tàu bay;

(ii) Cấp 2: Các hệ thống máy tính của hệ thống sinh lực;

(iii) Cấp 3: Các hệ thống máy tính avionic.

(6) Các năng định đồng hồ: Năng định đồng hồ cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các đồng hồ, theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Đồng hồ cơ: Các đồng hồ hộp màng, ống bourdon, hộp màng, quang học, quay ly tâm bằng cơ học, được sử dụng trên tàu bay hoặc để vận hành tàu bay, bao gồm các đồng hồ tốc độ vòng quay, đồng hồ tốc độ bay, đồng hồ đo áp suất, đồng hồ đo góc dạt, la bàn từ, đồng hồ đo độ cao, hoặc các đồng hồ cơ học tương tự;

(ii) Cấp 2: Đồng hồ điện: Các đồng hồ và hệ thống tự đồng bộ và chỉ thị điện, bao gồm các đồng hồ chỉ thị từ xa, đồng hồ đo nhiệt độ đầu xilanh, hoặc các đồng hồ điện tương tự;

(iii) Cấp 3: Đồng hồ con quay: Các đồng hồ hoặc hệ thống sử dụng nguyên lý con quay và được kích hoạt bằng khí nén hoặc năng lượng điện, bao gồm các khối điều khiển tự động lái, chỉ thị góc nghiêng và góc quay, đồng hồ hướng, la bàn con quay, và các phần hợp thành của chúng;

(iv) Cấp 4: Đồng hồ điện tử: Các đồng hồ mà sự hoạt động phụ thuộc vào ống phóng điện tử, transistor, hoặc các thiết bị tương tự, bao gồm các đồng hồ đo kiểu tụ điện, các hệ thống khuếch đại, và thiết bị kiểm tra động cơ.

(7) Các năng định phụ: Năng định phụ cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các thiết bị phụ, theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Cơ học: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào ma sát, thủy lực, liên kết cơ học, hoặc khí nén;

(ii) Cấp 2: Điện: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào năng lượng điện;

(iii) Cấp 3: Điện tử: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào việc sử dụng ống phóng điện tử, bán dẫn, tia lazer, sợi quang, bán dẫn, mạch tổ hợp, ống chân không, hoặc các công tắc điện tử;

(iv) Cấp 4: Động cơ phụ (APU) có thể được lắp đặt trên tàu bay như một khối máy nội tại để trợ giúp động cơ chính trong việc cung cấp khí nén, thủy lực hoặc điện.

5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO

(a) Khi có lý do xác đáng, Cục HKVN có thể cấp năng định hạn chế cho AMO thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến chỉ một loại thân cánh, hệ thống sinh lực, cánh quạt, vô tuyến, đồng hồ, thiết bị phụ cụ thể hoặc một phần của chúng, hoặc chỉ thực hiện bảo dưỡng chuyên dụng yêu cầu thiết bị và kỹ năng thông thường không có trong phạm vị hoạt động của AMO. Năng định như vậy có thể hạn chế cho loại tàu bay, động cơ, hoặc phần hợp thành, hoặc cho một số phần do một nhà sản xuất cụ thể chế tạo.

(b) Năng định hạn chế được cấp cho:

(1) Tàu bay;

(2) Thân cánh;

(3) Hệ thống sinh lực;

(4) Cánh quạt;

(5) Thiết bị điện - điện tử;

(6) Các hệ thống máy tính;

(7) Đồng hồ;

(8) Các thiết bị phụ;

(9) Cho mục đích khác, khi Cục HKVN cho rằng yêu cầu của AMO là thích hợp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.043 để có thêm thông tin liên quan đến các yêu cầu mở rộng năng định AMO.

(c) Năng định dịch vụ chuyên dụng: Năng định dịch vụ chuyên dụng có thể được cấp cho tổ chức bảo dưỡng để thực hiện một công việc hoặc công đoạn bảo dưỡng cụ thể. Trong trường hợp đó, phạm vi hoạt động của tổ chức bảo dưỡng phải chỉ rõ tiêu chuẩn áp dụng cho năng định dịch vụ chuyên dụng đó. Tiêu chuẩn có thể là:

(1) Tiêu chuẩn dân sự hoặc quân sự hiện đang được các tổ chức liên quan áp dụng và được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc

(2) Tiêu chuẩn do tổ chức bảo dưỡng xây dựng và được Cục HKVN phê chuẩn.

CHƯƠNG D. GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ

5.050 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung được áp dụng cho việc duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.

5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT

(a) Cục HKVN có thể kiểm tra đột xuất cơ sở của AMO và cơ sở bảo dưỡng bất kỳ theo hợp đồng của AMO để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

(b) Trong hợp đồng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến với nhà thầu phải có quy định về việc Cục HKVN kiểm tra nhà thầu.

(c) AMO và đội ngũ nhân viên không được cản trở đại diện của Cục HKVN tiếp cận một cách không hạn chế tất cả các vị trí, thiết bị, hồ sơ và nhân viên, công việc bảo dưỡng đang diễn ra trong quá trình kiểm tra, giám sát..

(d) Hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn phụ thuộc vào việc AMO duy trì sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ

(a) AMO không được cung cấp dịch vụ bảo dưỡng với tư cách AMO, trừ khi đội ngũ nhân viên, cơ sở hạ tầng, thiết bị và dữ liệu được phê chuẩn liên tục đáp ứng các yêu cầu và tiêu chuẩn nêu trong phạm vi phê chuẩn của tổ chức.

5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

(a) AMO phải cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho khách hàng với mức độ năng lực cao nhất có thể.

5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

(a) Ngoại trừ trường hợp Giấy chứng nhận phê chuẩn bị từ bỏ, tạm thu hồi, đình chỉ hoặc hết hạn hiệu lực, hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn phụ thuộc vào việc:

(1) AMO duy trì việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này; và

(2) Cục HKVN được quyền tiếp cận cơ sở của tổ chức để xác định sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này; và

(3) AMO thanh toán các khoản phí và lệ phí theo quy định.

(b) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bị từ bỏ, tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải được trả về Cục HKVN.

5.065 SỰ THAY ĐỔI CỦA AMO VÀ SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

(a) Để Cục HKVN xác định sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này, AMO phải gửi công văn thông báo cho Cục HKVN về các thay đổi sau:

(1) Tên tổ chức;

(2) Chủ sở hữu;

(3) Địa điểm, căn cứ bảo dưỡng được phê chuẩn;

(4) Các địa điểm bổ sung của tổ chức;

(5) Nhà xưởng, cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, dụng cụ, vật liệu, các quy trình, phạm vi công việc, đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng ảnh hưởng đến năng định phê chuẩn;

(6) Năng định do nhà chức trách nước ngoài cấp cho AMO;

(7) Giám đốc điều hành;

(8) Danh sách cán bộ điều hành được quy định phải liệt kê trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

(b) Cục HKVN sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày AMO thông báo các thay đổi nêu tại các (1), (2), (3, (4), (5), (7) và (8) khoản (a) của Điều này.

(c) Cục HKVN cấp số đăng ký mới cho Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO sửa đổi khi sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO vì lý do thay đổi chủ sở hữu của AMO.

(d) Cục HKVN có thể quy định bằng văn bản điều kiện, theo đó AMO có thể tiếp tục hoạt động trong bất kỳ khoảng thời gian nào trong quá trình thực hiện áp dụng các thay đổi được nêu tại khoản (b) .

(e) Cục HKVN có thể trì hoãn việc cấp Giấy chứng nhận AMO trong trường hợp có dấu hiệu chưa đủ điều kiện để cấp và phải thông báo bằng văn bản cho AMO về lý do của sự trì hoãn đó.

(f) Cục HKVN có thể đình chỉ hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn nếu AMO không thực hiện thông báo các thay đổi trên cho Cục HKVN.

5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT

(a) AMO phải có hệ thống lập kế hoạch về nhân lực, dụng cụ, thiết bị, vật liệu, dữ liệu bảo dưỡng và hanga để đảm bảo hoàn thành công việc bảo dưỡng một cách an toàn, phù hợp với khối lượng và mức độ phức tạp của công việc bảo dưỡng.

(b) Việc phân phiếu công việc và tổ chức ca kíp làm việc phải tính đến giới hạn khả năng con người.

(c) Khi có sự đổi ca thực hiện công việc bảo dưỡng, các thông tin liên quan phải được trao đổi một cách thích hợp giữa nhân viên hai ca để đảm bảo việc bàn giao các thông tin liên quan đến bảo dưỡng tàu bay.

5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) AMO phải đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phê chuẩn.

(b) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định;

(2) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(3) Báo cáo liệt kê các công việc bảo dưỡng đã thực hiện cho tàu bay quốc tịch Việt Nam;

(4) Thông tin bổ sung bất kỳ mà Cục HKVN yêu cầu.

(c) Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO. Ngoại trừ đơn đề nghị phải là bản gốc, các tài liệu khác là bản sao.

(d) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

(e) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức AMO.

(f) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO nếu thấy rằng đội ngũ nhân viên, cơ sở nhà xưởng, hồ sơ, năng lực bảo dưỡng và chất lượng công việc đã thực hiện đáp ứng các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối gia hạn bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

CHƯƠNG E. ĐIỀU HÀNH

5.080 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung áp dụng cho việc điều hành thường xuyên AMO.

5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO

(a) AMO phải có giám đốc điều hành, người có đủ quyền điều hành để đảm bảo tổ chức tuân thủ các yêu cầu đối với AMO và được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Khi thực hiện các công việc bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải có đủ bộ máy điều hành được đào tạo, với năng lực về hàng không dân dụng cho các vị trí sau:

(1) Quản lý bảo dưỡng nội trường;

(2) Quản lý bảo dưỡng ngoại trường;

(3) Quản lý xưởng bảo dưỡng thiết bị;

(4) Quản lý đảm bảo chất lượng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.083 về trách nhiệm của bộ máy điều hành.

Ghi chú: "Năng lực về hàng không dân dụng" có nghĩa là cá nhân phải có kiến thức kỹ thuật và kinh nghiệm quản lý được Cục HKVN chấp thuận cho chức vụ.

(c) Cục HKVN có thể phê chuẩn các chức vụ và số lượng chức vụ khác với các chức vụ được liệt kê ở trên, nếu AMO có thể chứng minh rằng tổ chức có thể vận hành với mức an toàn cao nhất dưới sự điều hành của bộ máy điều hành theo đề nghị, do:

(1) Bản chất công việc bảo dưỡng;

(2) Số lượng, kiểu loại tàu bay và thiết bị tàu bay được bảo dưỡng; và

(3) Mức độ phức tạp của hoạt động bảo dưỡng.

5.085 QUẢNG CÁO

(a) Tổ chức bảo dưỡng không được quảng cáo là AMO trước khi được cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn.

(b) Tổ chức AMO không được phép công bố các thông tin sai lệch về tổ chức của mình hoặc các thông tin nhằm cố tình gây ra sự hiểu sai của công luận về AMO.

(c) Khi hoạt động quảng cáo thể hiện tổ chức đã được phê chuẩn, phải nêu rõ số Giấy chứng nhận phê chuẩn mà tổ chức được cấp.

5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

(a) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng phải được cung cấp cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng liên quan sử dụng.

(b) Tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo tài liệu giải trình được sửa đổi khi cần thiết để các nội dung được cập nhật.

(c) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng.

(d) Tài liệu giải trình và các sửa đổi phải được cung cấp kịp thời cho tất cả các tổ chức và cá nhân thực hiện các chức năng thuộc phạm vi áp dụng của tài liệu.

(e) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng phải nêu rõ phạm vi công việc của AMO, các yêu cầu liên quan để được phê chuẩn việc cấp xác nhận bảo dưỡng cho tàu bay và các thiết bị tàu bay.

(f) Tài liệu giải trình tổ chức và các tài liệu hướng dẫn khác được xác định trong tài liệu giải trình tổ chức phải:

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

(2) Được xây dựng ở dạng dễ sửa đổi và bao gồm hệ thống cho phép đội ngũ nhân viên xác định tình trạng hiện hành của tài liệu;

(3) Có ngày tháng năm sửa đổi cuối cùng in trên mỗi trang có sửa đổi;

(4) Không trái với quy chế này, hướng dẫn thực hiện quy chế hoặc phạm vi phê chuẩn của AMO; và

(5) Bao gồm các tham chiếu tới các quy chế hàng không liên quan.

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 5.087 về nội dung của Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

Phụ lục 2 Điều 5.087 quy định trình tự, thủ tục sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác

5.090 CÁC QUY TRÌNH BẢO DƯỠNG VÀ HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG ĐỘC LẬP

(a) AMO phải xây dựng các quy trình được Cục HKVN chấp thuận, để đảm bảo thực hành bảo dưỡng tốt và tuân thủ các yêu cầu liên quan trong các hướng dẫn thực hiện quy chế, sao cho tàu bay và các thiết bị tàu bay có thể được bảo dưỡng một cách hoàn hảo trước khi cho phép khai thác.

(b) AMO phải xây dựng hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập, được Cục HKVN chấp thuận, để giám sát sự phù hợp của các quy trình và sự tuân thủ các quy trình đó; hệ thống kiểm tra để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng được thực hiện một cách hoàn hảo, tuân thủ quy định về bảo đảm an toàn.

Ghi chú: Hệ thống đảm bảo chất lượng có thể là hệ thống chất lượng độc lập dưới sự kiểm soát của giám đốc chất lượng, người đánh giá các quy trình bảo dưỡng và tính chính xác của quá trình bảo đảm an toàn tương đương.

(c) Hệ thống đảm bảo chất lượng phải có quy trình để AMO thực hiện đánh giá lần đầu và đánh giá định kỳ đội ngũ nhân viên thực hiện các công việc bảo dưỡng.

(d) Việc giám sát sự tuân thủ bao gồm hệ thống thông tin phản hồi tới bộ máy điều hành, hệ thống đảm bảo chất lượng và giám đốc điều hành, để đảm bảo có các hành động khắc phục đối với các khiếm khuyết được phát hiện.

(e) Các quy trình bảo dưỡng phải bao trùm tất cả các khía cạnh của hoạt động bảo dưỡng và mô tả các tiêu chuẩn mà AMO sẽ tuân theo, bao gồm cả thiết kế tàu bay/thiết bị tàu bay, các tiêu chuẩn của AMO và Người khai thác tàu bay.

(f) Các quy trình bảo dưỡng phải tuân thủ các quy định và giới hạn của Phần này.

(g) Hệ thống đảm bảo chất lượng phải có đủ nhân sự để đánh giá tất cả các quy trình bảo dưỡng, theo định kỳ hàng năm cho từng loại tàu bay được bảo dưỡng, như mô tả trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng, theo chương trình được phê chuẩn.

(h) Hệ thống đảm bảo chất lượng của AMO phải chỉ rõ thời hạn tiến hành đánh giá, thời điểm kết thúc, và phải tổ chức hệ thống lưu giữ hồ sơ đánh giá, để có thể trình Cục HKVN khi được yêu cầu. Hệ thống đánh giá chất lượng phải có các phương tiện để các báo cáo đánh giá chất lượng, trong đó có quan sát về những sự không phù hợp hoặc tiêu chuẩn thấp được báo cáo cho giám đốc điều hành.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.090 để có các yêu cầu của hệ thống đảm bảo chất lượng.

5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC

(a) AMO phải xây dựng và lưu giữ tài liệu giải trình năng lực được Cục HKVN phê chuẩn. Tổ chức bảo dưỡng không được thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến vật phẩm hàng không cho đến khi vật phẩm đó được liệt kê trong tài liệu giải trình năng lực theo yêu cầu của Phần này.

(b) Tài liệu giải trình năng lực phải chỉ rõ kiểu, loại, số quy cách hoặc tên gọi khác của nhà sản xuất vật phẩm.

(c) Vật phẩm chỉ có thể được liệt kê trong tài liệu giải trình năng lực nếu thuộc năng định và cấp đã được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng, và chỉ sau khi tổ chức bảo dưỡng đã thực hiện tự đánh giá theo quy định của Phần này.

(1) Tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện tự đánh giá năng lực để thực hiện bảo dưỡng vật phẩm theo quy định của Điều này nhằm đảm bảo sự đầy đủ về cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị, vật liệu, dữ liệu bảo dưỡng, các quy trình, đội ngũ nhân viên được đào tạo để thực hiện công việc bảo dưỡng vật phẩm theo yêu cầu của Phần này;

(2) Nếu tổ chức bảo dưỡng xác định có đủ năng lực, thì có thể đưa vật phẩm vào tài liệu giải trình năng lực.

(d) Hồ sơ đánh giá nêu tại khoản (c) của Điều này phải được ký bởi giám đốc điều hành và phải được AMO lưu giữ.

(e) Khi liệt kê vật phẩm bổ sung vào tài liệu giải trình năng lực của mình, tổ chức bảo dưỡng gửi một bản sao cho Cục HKVN.

(f) Tài liệu giải trình năng lực phải luôn có đủ để công chúng và Cục HKVN kiểm tra.

(g) Hồ sơ tự đánh giá phải có đầy đủ để Cục HKVN kiểm tra.

(h) AMO phải lưu giữ tài liệu giải trình năng lực và hồ sơ tự đánh giá 24 tháng kể từ ngày giám đốc điều hành chấp thuận chúng.

5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO

(a) AMO phải bổ nhiệm nhân sự cho bộ máy điều hành được Cục HKVN chấp thuận. Trong trách nhiệm của những người này có việc đảm bảo cho AMO tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

(b) Việc bổ nhiệm nhân sự vào các chức vụ điều hành phải thể hiện được cơ cấu điều hành của AMO, và phải bảo đảm tất cả các chức năng của AMO nêu tại Phần này.

(c) Các cán bộ điều hành phải chịu trách nhiệm trực tiếp trước giám đốc điều hành.

(d) AMO phải có đủ nhân sự để lập kế hoạch, thực hiện, giám sát và kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp với phê chuẩn.

(e) Năng lực của đội ngũ nhân viên tham gia bảo dưỡng phải được đánh giá theo quy trình và tiêu chuẩn được Cục HKVN chấp thuận.

(f) Nhân viên ký xác nhận bảo dưỡng hoặc Giấy chứng nhận cho phép khai thác phải được đánh giá theo các yêu cầu của Phần 4 và Phần 7, căn cứ theo công việc thực hiện và được Cục HKVN chấp thuận.

(g) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và ký xác nhận bảo dưỡng phải đáp ứng các yêu cầu về phân loại, được đào tạo ban đầu và đào tạo lại theo các nhiệm vụ và trách nhiệm được phân công, phù hợp với chương trình được Cục HKVN chấp thuận.

(h) Chương trình đào tạo do AMO xây dựng phải bao gồm đào tạo kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố và khả năng con người, bao gồm hiệp đồng với nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.095 để biết các yêu cầu chi tiết về lập kế hoạch nhân lực

5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) AMO phải có danh sách đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng, trong đó bao gồm chi tiết về phạm vi được ủy quyền của họ.

(b) Đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thông báo rõ bằng văn bản phạm vi được ủy quyền của họ.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.097 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN

(a) AMO phải có chương trình an toàn được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Chương trình an toàn phải xác lập hệ thống điều hành an toàn mà tối thiểu phải thực hiện được các nhiệm vụ sau đây:

(1) Xác định được các rủi ro uy hiếp an toàn;

(2) Đảm bảo các hành động khắc phục cần thiết để duy trì mức an toàn có thể chấp thuận được thực hiện;

(3) Giám sát liên tục và đánh giá thường xuyên mức an toàn đạt được; và

(4) Đặt ra mục tiêu thường xuyên nâng cao mức an toàn chung.

(c) Hệ thống điều hành an toàn của AMO phải xác định rõ các ranh giới về trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức bảo dưỡng, bao gồm cả trách nhiệm trực tiếp về an toàn của bộ máy điều hành cao nhất.

CHƯƠNG F. HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

5.110 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung áp dụng đối với hồ sơ bảo dưỡng của AMO.

5.113 TỔNG QUÁT

(a) AMO phải lập hồ sơ chi tiết cho tất cả công việc bảo dưỡng được thực hiện theo cách thức và mẫu biểu được Cục HKVN chấp thuận.

(b) AMO phải cung cấp một bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho Người khai thác tàu bay, bao gồm:

(1) Tham chiếu tới dữ liệu bảo dưỡng được sử dụng cho công việc bảo dưỡng đó;

(2) Một bản sao của dữ liệu bảo dưỡng liên quan trong trường hợp sửa chữa lớn hoặc cải tiến kỹ thuật.

(c) AMO phải lưu giữ chi tiết hồ sơ bảo dưỡng để thể hiện tất cả các yêu cầu về ký Giấy chứng nhận cho phép khai thác đã được đáp ứng.

(d) Các hồ sơ bảo dưỡng, các dữ liệu được phê chuẩn, phải được lưu giữ 24 tháng tính từ ngày tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được AMO cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

Ghi chú: Nếu Người khai thác tàu bay thuê AMO lưu giữ các Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay và các dữ liệu được phê chuẩn liên quan, thì thời hạn lưu giữ phải đáp ứng các yêu cầu về lưu giữ hồ sơ tại Phần 4.

5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN

(a) Người thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo (rebuild), hoặc cải tiến tàu bay/thiết bị tàu bay, phải lập hồ sơ bảo dưỡng của thiết bị đó, bao gồm:

(1) Mô tả công việc thực hiện và tham chiếu dữ liệu;

(2) Ngày tháng năm hoàn thành công việc;

(3) Họ tên người thực hiện công việc, nếu không phải là người được chỉ rõ trong khoản này;

(4) Chữ ký, số Giấy chứng nhận phê chuẩn, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn công việc, nếu công việc thực hiện trên tàu bay/thiết bị tàu bay đạt yêu cầu;

(5) Chữ ký của người được ủy quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị phụ, bộ phận cấu thành hoặc một phần của chúng;

(6) Chữ ký là một phần của xác nhận bảo dưỡng chỉ cho công việc được thực hiện;

(7) Ngoài các nội dung phải đưa vào hồ sơ bảo dưỡng theo yêu cầu của mục này, các cải tiến lớn và sửa chữa lớn phải được lập hồ sơ theo mẫu do Cục HKVN quy định.

5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU

(a) Không người nào được lập hồ sơ đại tu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, nếu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay không được:

(1) Phân rã, làm sạch, kiểm tra như cho phép, sửa chữa theo yêu cầu, lắp ráp lại, bằng các phương pháp, kỹ thuật, thực hành được Cục HKVN chấp thuận; và

(2) Thử nghiệm theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc theo các tiêu chuẩn và dữ liệu hiện hành do chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung hoặc giấy phép sản xuất thiết bị, phụ tùng, vật liệu ban hành, được Cục HKVN chấp thuận.

Ghi chú: Xem định nghĩa đại tu tại Phần 4.

5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO

(a) Không người nào được lập hồ sơ tân tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, nếu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay không được:

(1) Phân rã, làm sạch, kiểm tra như cho phép;

(2) Sửa chữa theo yêu cầu; và

(3) Lắp ráp lại, và thử nghiệm đạt các dung sai và giới hạn như mới, hoặc phê chuẩn tăng hoặc giảm kích thước.

Ghi chú: Xem định nghĩa tân tạo tại Phần 4.

5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Không người nào được phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được bảo dưỡng, trừ khi:

(1) Các hồ sơ bảo dưỡng đã được lập xong;

(2) Hồ sơ sửa chữa hoặc cải tiến làm theo mẫu do Cục HKVN phê chuẩn hoặc cung cấp đã được lập hoàn chỉnh theo quy định.

(b) Nếu sửa chữa hoặc cải tiến ảnh hưởng đến các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay cho trong tài liệu hướng dẫn bay (AFM) được phê chuẩn, thì các giới hạn hoặc dữ liệu bay đó phải được sửa đổi một cách thích hợp và đưa vào áp dụng theo quy định.

5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA

(a) Nhân viên ký cho phép/hoặc không cho phép tàu bay, thiết bị tàu bay vào khai thác sau khi thực hiện công việc kiểm tra theo các quy định của Phần này, phải ghi chép vào hồ sơ bảo dưỡng cho công việc kiểm tra với các thông tin sau:

(1) Loại hình kiểm tra và mô tả vắn tắt mức độ kiểm tra;

(2) Ngày tháng năm thực hiện công việc kiểm tra, giờ bay từ đầu và số lần hạ cánh tổng cộng của tàu bay; và

(3) Chữ ký được ủy quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, bộ phận cấu thành, hoặc một phần của chúng;

(4) Nếu tàu bay được kết luận là đủ điều kiện bay và được phê chuẩn cho phép khai thác, thì đưa ra lời cam kết sau đây, hoặc tương tự: Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra phù hợp với (dạng kiểm tra) và được kết luận là ở trong tình trạng đủ điều kiện bay;

(5) Nếu tàu bay không được phê chuẩn cho phép khai thác vì cần bảo dưỡng thêm, hoặc không phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác, thì đưa ra lời cam kết sau đây, hoặc tương tự: Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra phù hợp với (dạng kiểm tra) và danh mục các khiếm khuyết và các hạng mục không đủ điều kiện bay (ghi rõ ngày tháng năm) được cung cấp cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay; và

(6) Nếu kiểm tra được thực hiện theo chương trình kiểm tra được cung cấp trong Phần 4, thì hồ sơ phải chỉ rõ chương trình kiểm tra được thực hiện và bao gồm cam kết rằng kiểm tra đã được thực hiện phù hợp với nội dung và các quy trình của chương trình đó.

5.127 DANH MỤC CÁC KHIẾM KHUYẾT

(a) Nếu người thực hiện kiểm tra yêu cầu theo Phần này cho rằng tàu bay không đủ điều kiện bay hoặc không đáp ứng dữ liệu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại áp dụng, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác, thì người đó phải cung cấp cho chủ sở hữu hoặc người thuê tàu bay danh mục, với chữ ký, các khiếm khuyết đó.

CHƯƠNG G. CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG, TRANG THIẾT BỊ VÀ DỮ LIỆU

5.130 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung áp dụng cho cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị và dữ liệu của AMO.

5.133 TỔNG QUÁT

(a) AMO phải có đầy đủ đội ngũ nhân viên, cơ sở nhà xưởng, trang thiết bi, vật liệu về số lượng và chất lượng đáp ứng các tiêu chuẩn yêu cầu cho việc cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn và năng định của tổ chức bảo dưỡng.

5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

(a) Cơ sở nhà xưởng phải thích hợp cho tất cả công việc theo kế hoạch để đảm bảo không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố thời tiết.

(b) Môi trường làm việc phải thích hợp cho các công việc được thực hiện và không được ảnh hưởng đến hiệu suất làm việc của đội ngũ nhân viên.

(c) Văn phòng làm việc phải phù hợp cho bộ máy điều hành, các bộ phận đảm bảo chất lượng, lập kế hoạch, kỹ thuật và thống kê kỹ thuật.

(d) Các xưởng chuyên dụng phải được ngăn cách với các khoang (bay) của hanga, một cách thích hợp, để đảm bảo môi trường làm việc và không xảy ra ô nhiễm khu vực làm việc.

(e) Phải có kho bảo quản trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị tàu bay và vật liệu.

(f) Điều kiện bảo quản phải đảm bảo an toàn cho các thiết bị dùng được, ngăn cách thiết bị dùng được với thiết bị không dùng được, phòng ngừa sự suy giảm chất lượng và hư hỏng của thiết bị bảo quản trong kho.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.135 để biết chi tiết các yêu cầu về cơ sở nhà xưởng.

5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

(a) AMO phải có đầy đủ trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu cần thiết để thực hiện các công việc được phê chuẩn. Trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu phải được AMO kiểm soát hoàn toàn. "Phải có đầy đủ" trong trường hợp này được hiểu là phải thường xuyên có các trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu cần thiết và ở trạng thái tốt để sẵn sàng cho việc sử dụng, ngoại trừ những dụng cụ ít sử dụng đến mức không cần thường xuyên phải có.

(b) Cục HKVN có thể miễn trừ việc AMO phải sở hữu các trang thiết bị và dụng cụ chuyên dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay nêu trong Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, nếu các trang thiết bị và dụng cụ được thuê mượn, bằng hợp đồng, và được AMO kiểm soát đầy đủ khi cần.

Ghi chú: Cục HKVN không nhất thiết phải sửa đổi năng định của phê chuẩn để loại bỏ một loại tàu bay hoặc thiết bị tàu bay vì lý do thiếu dụng cụ trên cơ sở xác định đây chỉ là tình huống tạm thời và AMO đã có thoả thuận hoặc hợp đồng trước đó về việc thuê các trang thiết bị và dụng cụ trước khi thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay đó.

(c) AMO phải kiểm soát trang thiết bị, dụng cụ chính xác, thiết bị thử nghiệm sử dụng để xác định tình trạng đủ điều kiện bay hoặc các khiếm khuyết.

(d) AMO phải đảm bảo các trang thiết bị, dụng cụ chính xác, thiết bị thử nghiệm sử dụng để xác định tình trạng đủ điều kiện bay hoặc các khiếm khuyết được hiệu chuẩn để đảm bảo cấp chính xác so với các chuẩn được truy nguyên đến các chuẩn quốc gia.

(e) AMO phải lưu giữ hồ sơ hiệu chuẩn và các chuẩn sử dụng để hiệu chuẩn.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.137 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến thiết bị, dụng cụ và vật liệu.

5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) AMO phải có đầy đủ dữ liệu kỹ thuật đủ điều kiện bay thích hợp với công việc thực hiện được phê chuẩn do tổ chức thiết kế tàu bay/thiết bị tàu bay, các tổ chức thiết kế được phê chuẩn của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế cung cấp.

Ghi chú: Cục HKVN có thể chấp thuận và yêu cầu AMO phải có đầy đủ dữ liệu do các nhà chức trách khác hoặc tổ chức thiết kế cung cấp.

(b) Khi AMO sửa đổi dữ liệu được phê chuẩn nêu tại khoản (a) sang dạng trình bày có lợi hơn cho các hoạt động bảo dưỡng, thì AMO đó phải trình Cục HKVN chấp thuận sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

(c) Toàn bộ dữ liệu được phê chuẩn mà AMO sử dụng phải được cập nhật và sẵn sàng để đội ngũ nhân viên có thể truy cập để thực hiện các nhiệm vụ của mình.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.140 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến dữ liệu được phê chuẩn.

CHƯƠNG H. CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO

5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Xác nhận bảo dưỡng phải được cấp bởi đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng được ủy quyền thích hợp, khi thấy rằng tất cả các công việc bảo dưỡng phải thực hiện cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được thực hiện đạt yêu cầu phù hợp với tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

Ghi chú: Thiết bị tàu bay được bảo dưỡng khi tháo khỏi tàu bay phải được cấp xác nhận bảo dưỡng cho công việc bảo dưỡng và xác nhận bảo dưỡng khác liên quan cho việc lắp đặt hoàn chỉnh lên tàu bay, sau khi thực hiện xong việc lắp đặt.

(b) Xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm:

(1) Các chi tiết cơ bản của công việc bảo dưỡng đã được thực hiện;

(2) Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng;

(3) Tên, số phê chuẩn của AMO; và

(4) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn ủy quyền và chữ ký của người ký xác nhận bảo dưỡng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.150 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến xác nhận bảo dưỡng (cùng với mẫu) .

5.153 BÁO CÁO VỀ TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) AMO phải báo cáo Cục HKVN và tổ chức thiết kế về mọi tình trạng được phát hiện có thể là mối uy hiếp nghiêm trọng cho tàu bay.

(b) Các báo cáo phải được làm theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định và bao gồm tất cả các thông tin thích hợp về tình trạng được AMO phát hiện.

(c) Khi được Người khai thác ký hợp đồng thực hiện bảo dưỡng, AMO phải báo cáo cho Người khai thác về tình trạng ảnh hưởng đến tàu bay và thiết bị tàu bay.

(d) Các báo cáo phải được làm càng sớm càng tốt, nhưng bất luận trong trường hợp nào cũng không được quá 3 ngày kể từ khi AMO phát hiện ra tình trạng phải báo cáo.

5.155 TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

(a) Khi thực hiện bảo dưỡng cho Người khai thác tàu bay được phê chuẩn theo Phần 12 có chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải thực hiện các công việc đó phù hợp các tài liệu của Người khai thác.

(b) Ngoại trừ quy định nêu tại khoản (a), mỗi AMO phải thực hiện công việc bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng trong Phần 4. AMO phải có đủ các tài liệu hướng dẫn, thông báo kỹ thuật được cập nhật của nhà sản xuất tàu bay hoặc thiết bị tàu bay mà mình thực hiện bảo dưỡng.

(c) Mỗi AMO có năng định thiết bị điện tử phải tuân thủ các yêu cầu tại Phần 4 áp dụng cho các hệ thống điện tử, và phải sử dụng các vật liệu phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng cho thiết bị phù hợp với năng định của mình. Thiết bị thử nghiệm, thiết bị của xưởng, các tiêu chuẩn thực hiện, phương pháp thử, cải tiến và hiệu chuẩn phải phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn, các tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng, và nếu không có quy định khác, chấp nhận áp dụng các thông lệ đã được kiểm chứng từ các nhà sản xuất thiết bị điện tử tàu bay.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033: QUY ĐỊNH MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

Mẫu hai
CAAV Form Two

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF VIETNAM	**TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG PHÙ HỢP VỚI PHẦN 5** AMO IN ACCORDANCE WITH PART 5 APPROVAL	**ĐƠN XIN CẤP PHÊ CHUẨN BAN ĐẦU, GIA HẠN, THAY ĐỔI.** APPLICATION FOR INITIAL GRANT RENEWAL VARIATION

1. Tên đăng ký hoạt động của tổ chức bảo dưỡng:
Registered name of applicant:

2. Tên giao dịch (nếu có)
Trading name (if different):

3. Địa điểm xin phê chuẩn:
Address requiring approval:

4. Tel: Fax: Telex:

5. Nội dung xin phê chuẩn theo VAR (Xem phạm vi phê chuẩn ở trang 2 & 3)
Scope of AMO in accordance with part 5 Approval relevant to this application: (see page 2&3 for possibilities)

6. Họ tên của giám đốc điều hành (được tiến cử*)
Position and name of the (proposed*) Accountable Manager:

7. Chữ ký của giám đốc điều hành (được tiến cử*)
Signature of the (proposed*) Accountable Manager:

8. Địa điểm - Place:

9. Ngày, tháng, năm - Date:

Chú thích 1: Ghi các địa chỉ sẽ gửi mẫu đến
Note 1: A note giving the address(es) to which the Form(s) should be sent.

Chú thích 2: Ghi các khoản lệ phí phải trả, nếu có.
Note 2: An optional note to give information on any fees payable.

* Chỉ áp dụng đối với tổ chức bảo dưỡng làm đơn xin phê chuẩn ban đầu theo VAR.
Applicable only in the case of a new in accordance with part 5 Applicant.

Cục HKVN - Mẫu Hai - Trang 1/3

Phạm vi phê chuẩn của AMO phù hợp với Phần 5

<table>
<tr><th>Chủng loại
class</th><th>Phân loại
rating</th><th>Giới hạn
limitation</th><th>Nội trường
base</th><th>Ngoại trường
line</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Tàu bay
aircraft</td><td>A1 Máy bay/khí cầu trên 5700kg - Aeroplanes/ airships above 5700 kg</td><td>Nêu loại máy bay/khí cầu.
Quote aeroplane/airship type</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>A2 Máy bay/khí cầu bằng và dưới 5700 kg.
Aeroplanes/airships 5700 kg and below</td><td>Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại của máy bay/khí cầu
Quote aeroplane/airship manufacturer or group or type</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>A3 Máy bay lên thẳng
Helicopters</td><td>Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại của máy bay lên thẳng.
Quote helicopter manufacturer or group or type</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Động cơ
engines</td><td>B1 Tuốc-bin - Turbine</td><td colspan="3">Nêu loại động cơ - Quote engine type</td></tr>
<tr><td>B2 Pit tông - Piston</td><td colspan="3">Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại động cơ.
Quote engine manufacturer or group or type</td></tr>
<tr><td>B3 APU</td><td colspan="3">Nêu nhà chế tạo hoặc loại động cơ.
Quote engine manufacturer or type</td></tr>
<tr><td></td><td>C1 Hệ thống điều hòa & áp suất - Air Cond & Press</td><td colspan="3" rowspan="3">Nêu loại tàu bay hoặc nhà chế tạo tàu bay, hoặc nhà chế tạo các bộ phận hoặc bộ phận cụ thể và/ hoặc</td></tr>
<tr><td>Các bộ phận
khác trừ</td><td>C2 Tự động lái - Auto Flight</td></tr>
<tr><td></td><td>C3 Thông tin và dẫn đường - Comms and Nav</td></tr>
</table>

động cơ hoàn chỉnh và động cơ phụ components other than complete engines or APUs	C4 Cửa - khóa Doors - Hatches	hướng dẫn tham khảo danh mục tiềm năng trong giải trình Quote aircraft type or aircraft manufacturer or component manufacturer or the particular component and or cross refer to an ability list in the exposition
	C5 Hệ thống điện Electrical Power	
	C6 Thiết bị - Equipment	
	C7 Động cơ - động cơ phụ Engine - APU	
	C8 Hệ thống điều khiển Flight Controls	
	C9 Nhiên liệu - Thân máy bay. Fuel - Airframe	
	C10 Máy bay lên thẳng - Động cơ. Helicopter - Rotors	
	C11 Máy bay lên thẳng - Bộ truyền động. Helicopter - Trans	
	C12 Thủy lực - Hydraulic	
	C13 Các loại đồng hồ - Instruments	
	C14 Càng-Landing Gear	
	C15 Ô xy-Oxygen	
	C16 Cánh quạt-Propellers	
	C17 Khí nén - Pneumatic	
	C 18 Chống đóng băng/ mưa/cháy-Protection ice/rain/fire	
	C19 Cửa sổ - Windows	
Các công việc khác specialised services	D1 Kiểm tra không phá hủy - Non destructive insp	

Với hướng dẫn phạm vi phê chuẩn trên, xin hãy hoàn thành mục 5 trang 1 theo mẫu sau về các yêu cầu xin phê chẩn của tổ chức bảo dưỡng.

With reference to the above scope of approval and item 5 on page 1, please complete in the following example style, but relevant to your organisation.

A1	Boeing 737-200 nội trường & ngoại trường. Base & line Boeing 737-200
A2	Piper PA 34 - nội trường Base Piper PA34
A2	Pit-tông đôi Cessna - nội trường, ngoại trường Base & Line Cessna Piston Twins
A3	Bell 206/212
B1	CFM 56
B2	Lycoming Piston.
B3	Garrett GTCP85.
C2	SFENA
C4	Boeing 747
D1	Dòng xoáy - Eddy Current.

Có thể nêu tất cả các nhà chế tạo, tất cả các loại của từng phân loại.
There may be any number of types/manufacturers, etc. listed against each rating.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.043: CÁC YÊU CẦU MỞ RỘNG ĐỐI VỚI CÁC NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

Ngoại trừ các công việc được thuê bên ngoài, các AMO cần có đủ trang thiết bị và vật liệu sao cho các công việc liệt kê trong Phụ lục này có thể được thực hiện theo yêu cầu, thích hợp với năng định và cấp phê chuẩn. Các công việc có thể như sau:

(a) Đối với năng định tàu bay:

(1) Các cấp 1, 2, 3, 4 và 5:

(i) Vỏ kim loại và các chi tiết cấu trúc:

(A) Sửa chữa và thay thế các ống kim loại và các phụ kiện đấu nối bằng kỹ thuật hàn, khi có điều kiện;

(B) Phủ chất chống ôxy hóa lên bề mặt ngoài hoặc trong của các chi tiết;

(C) Gia công cơ khí đơn giản;

(D) Chế tạo các phụ kiện bằng thép;

(E) Sửa chữa và thay thế vỏ kim loại;

(F) Sửa chữa và thay thế các bộ phận và phần tử bằng hợp kim;

(G) Lắp ráp và căn chỉnh các thiết bị, bộ phận với sự trợ giúp của các đồ gá và đồ kẹp;

(H) Tạo hình bằng khuôn mẫu;

(I) Sửa chữa hoặc thay thế các gân tăng cường.

(ii) Cấu trúc bằng gỗ: (để trống);

(iii) Vỏ bọc bằng vải: (để trống);

(iv) Hệ thống điều khiển tàu bay:

(A) Sửa chữa và thay thế cáp điều khiển;

(B) Căn chỉnh toàn bộ hệ thống điều khiển;

(C) Thay thế hoặc sửa chữa tất cả các thiết bị của hệ thống điều khiển;

(D) Tháo và lắp các khối máy và thiết bị của hệ thống điều khiển.

(v) Các hệ thống tàu bay:

(A) Thay thế và sửa chữa các chi tiết và giá treo càng;

(B) Bảo dưỡng các khối của cột giảm chấn;

(C) Thực hiện kiểm tra thu thả càng;

(D) Bảo dưỡng các hệ thống dây và phần chỉ thị bằng điện;

(E) Sửa chữa và chế tạo các đường ống nhiên liệu, khí nén, thủy lực và dầu nhờn;

(F) Tìm hỏng hóc của các thiết bị điện và điện tử;

(G) Sửa chữa và thay thế dây điện và đường truyền dữ liệu điện tử;

(H) Lắp đặt các thiết bị điện và điện tử;

(I) Thực hiện kiểm tra các thiết bị điện và điện tử trên băng thử. (không được nhầm lẫn loại hình kiểm tra này với kiểm tra chức năng phức tạp sau sửa chữa hoặc đại tu).

(vi) Các công việc lắp ráp:

(A) Lắp ráp các thiết bị và bộ phận, chẳng hạn càng, cánh, các bánh lái;

(B) Căn chỉnh các bộ phận tàu bay, bao gồm tàu bay hoàn chỉnh và hệ thống điều khiển;

(C) Lắp đặt hệ thống sinh lực;

(D) Lắp đặt các đồng hồ và thiết bị phụ trợ;

(E) Lắp ráp và lắp đặt vỏ bọc động cơ, ốp chỉnh dòng và cửa sổ;

(F) Kích tàu bay;

(G) Cân bằng các bánh lái.

(vii) Kiểm tra và thử nghiệm không phá hủy bằng các phương pháp thẩm thấu và bột từ, siêu âm, chụp ảnh bằng tia xạ, ghi ảnh toàn ký;

(viii) Kiểm tra cấu trúc kim loại:

(A) Kiểm tra các cấu trúc kim loại trên tàu bay bằng các thiết bị kiểm tra thích hợp.

(2) Cấp 6 và 7:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện các công việc áp dụng cho các cấp 1, 2, 3, 4 và 5 năng định tàu bay, tổ chức bảo dưỡng được cấp 6 và 7 năng định tàu bay cho tàu bay làm từ composite cần phải có các thiết bị sau:

(A) Nồi hấp có khả năng tạo áp suất dương và nhiệt độ thích hợp với vật liệu sử dụng;

(B) Lò không khí đối lưu với khả năng tạo chân không;

(C) Các thiết bị bảo quản như máy ướp lạnh, máy lạnh, phòng kiểm soát nhiệt độ khu vực bảo quản riêng biệt;

(D) Dao cắt lõi vật liệu tổ ong;

(E) Thiết bị kiểm tra không phá hủy như chụp X-quang, siêu âm, hoặc thiết bị thử nghiệm âm học khác theo khuyến cáo của nhà sản xuất;

(F) Các dụng cụ cắt, chẳng hạn như dao kim cương hoặc máy cắt với lưỡi carbit hoặc bào xoi, thích hợp để cắt và tỉa cấu trúc composite;

(G) Cân phù hợp để pha chế chuẩn xác theo trọng lượng keo và nhựa epoxy;

(H) Thiết bị tạo áp suất cơ học như túi chân không hoặc túi cát, một cách thích hợp;

(I) Cặp nhiệt để giám sát nhiệt độ lưu hóa;

(J) Thiết bị thử độ cứng có sử dụng súng nhiệt kiểm soát bằng nhiệt cho các sửa chữa bằng lưu hóa.

(ii) Thiết bị kiểm tra thích hợp để thực hiện kiểm tra các cấu trúc composite theo khuyến cáo của nhà sản xuất và yêu cầu cho việc kiểm tra theo mục này.

(3) Danh sách các công việc bảo dưỡng có thể được thuê bên ngoài:

(i) Cho tất cả các cấp thuộc năng định tàu bay:

(A) Mạ và xử lý anodize kim loại;

(B) Gia công cắt gọt phức tạp phải sử dụng máy bào giường, máy bào ngang, máy mài...;

(C) Phun cát và làm sạch bằng hóa chất;

(D) Nhiệt luyện;

(E) Kiểm tra bằng từ;

(F) Sửa chữa và làm mới thùng nhiên liệu bằng kim loại;

(G) Chế tạo các phần tử và thiết bị từ hợp kim như ống, máng, vỏ, phụ kiện đấu nối, nối góc...;

(H) Chế tạo các xà bằng gỗ;

(I) Đại tu và sửa chữa các khối giảm chấn thủy - khí;

(J) Đại tu và sửa chữa các hệ thống thuộc hệ thống phanh;

(K) Đại tu và sửa chữa các thiết bị thuộc hệ thống thủy lực;

(L) Cân tàu bay và cân bằng;

(M) Kiểm tra hợp kim bằng thẩm thấu màu;

(N) Phục hồi và tân tạo thiết bị và toàn bộ tàu bay;

(b) Năng định động cơ

(1) Cấp 1:

(i) Bảo dưỡng hệ thống sinh lực, bao gồm cả thay thế các chi tiết:

(A) Thực hiện làm sạch bằng hóa chất và cơ học;

(B) Thực hiện phân rã;

(C) Thay thế bạc lót, ổ bi, chốt và vòng cách;

(D) Thực hiện các công việc gia nhiệt có thể cần sử dụng các phương pháp được khuyến cáo yêu cầu phải có các phương tiện nung được kiểm soát nhiệt độ;

(E) Thực hiện các công việc làm lạnh hoặc co rút;

(F) Tháo và thay thế các chốt;

(G) Khắc thông tin nhận dạng;

(H) Phủ chất chống ôxy hoá cho các chi tiết.

(ii) Kiểm tra tất cả các chi tiết, sử dụng các phương tiện hỗ trợ kiểm tra:

(A) Xác định giãn cách và dung sai của tất cả các chi tiết;

(B) Kiểm tra sự thẳng hàng của thanh nối, cần lắc và trục bánh tăng áp.

(iii) Thực hiện các công việc cắt gọt thông dụng:

(A) Doa ống cách, bạc lót, ổ bi, và các thiết bị tương tự;

(B) Rà van.

(iv) Thực hiện các nguyên công lắp ráp:

(A) Thực hiện chỉnh van và chỉnh đánh lửa;

(B) Chế tạo và thử nghiệm dây đánh lửa;

(C) Chế tạo và thử nghiệm các ống cứng và ống mềm;

(D) Chuẩn bị bảo quản ngắn hạn và dài hạn động cơ;

(E) Nâng động cơ bằng các phương tiện cơ giới.

(2) Cấp 2 và 3:

(i) Ngoài việc phải có khả năng thực hiện các công việc thích hợp như yêu cầu cho năng định động cơ cấp 1, tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn năng định động cơ cấp 2 hoặc cấp 3 cần phải có các thiết bị sau:

(A) Thiết bị thử nghiệm;

(B) Thiết bị xử lý bề mặt (anti galant).

(ii) Các thiết bị kiểm tra chức năng do nhà sản xuất động cơ khuyến cáo;

(iii) Thiết bị kiểm tra thích hợp.

(3) Danh mục các công việc có thể hợp đồng với bên ngoài.

(i) Cấp 1 và cấp 2 động cơ (pit-tông);

(ii) Thay ống dẫn van và đế van;

(iii) Các công việc mạ (đồng, bạc, cadmi...);

(iv) Thay thế và sửa chữa các chi tiết từ hợp kim và thép tấm trên động cơ, chẳng hạn như các vách ngăn không khí...;

(v) Kiểm tra từ tính, thẩm thấu màu và các phương pháp kiểm tra khác được chấp thuận;

(vi) Cân bằng các chi tiết như trục khuỷu, trục bánh tăng áp...;

(vii) Mài nghiền chính xác (trục khuỷu, xilanh...);

(viii) Khoan, mài, và cắt chính xác;

(ix) Kiểm tra chức năng các thiết bị phụ của hệ thống sinh lực (không nên nhầm lẫn với kiểm tra phức tạp sau đại tu);

(x) Lắp động cơ lên tàu bay.

(c) Năng định cánh quạt:

(1) Cấp 1:

(i) Tháo và lắp cánh quạt;

(ii) Bảo dưỡng và cải tiến cánh quạt, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết:

(A) Sửa đầu mút lá cánh;

(B) Đánh bóng lại cánh quạt gỗ;

(C) Ghép các lớp gỗ;

(D) Đánh bóng cánh quạt nhựa;

(E) Nắn các lá cánh bị cong trong giới hạn sửa chữa được;

(F) Thay đổi đường kính và profin lá cánh quạt;

(G) Mài và đánh bóng;

(H) Thực hiện các công việc sơn.

(iii) Kiểm tra các thiết bị bằng sử dụng các phương tiện kiểm tra phụ trợ thích hợp:

(A) Kiểm tra cánh quạt về sự phù hợp với các bản vẽ và tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất;

(B) Kiểm tra bầu và các lá cánh để phát hiện các hỏng hóc và khuyết tật có sử dụng gương và kính lúp, bao gồm cả tẩy rửa bằng axit;

(C) Kiểm tra bầu để phát hiện mòn của rãnh then hoặc các khuyết tật khác.

(iv) Cân bằng cánh quạt:

(A) Kiểm tra cân bằng đế cánh quạt lắp lên tàu bay;

(B) Kiểm tra xác định mất cân bằng theo phương nằm ngang và phương đứng bằng thiết bị chính xác.

(2) Cấp 2:

(i) Tháo và lắp cánh quạt, trong đó có thể bao gồm việc lắp đặt và thay thế chi tiết:

(A) Thực hiện các chức năng nêu cho cấp 1 cánh quạt, khi thích hợp, đối với kiểu và loại cánh quạt trong cấp này;

(B) Bôi mỡ đầy đủ cho các bộ phận chuyển động;

(C) Sử dụng các dụng cụ chuyên dụng theo yêu cầu để lắp ráp cánh quạt hoàn chỉnh và các cụm.

(ii) Sử dụng các thiết bị phụ trợ cho các chức năng nêu cho cấp 1 cánh quạt theo khoản (c) (1) (ii) của tiêu chuẩn thực hiện này khi áp dụng cho kiểu loại cánh quạt được bảo dưỡng.

(iii) Sửa chữa hoặc thay thế chi tiết và thiết bị:

(A) Thay các lá cánh, bầu, hoặc các thiết bị bất kỳ;

(B) Sửa chữa hoặc thay thế các thiết bị phòng băng;

(C) Sửa các chỗ mẻ hoặc vết xước trên lá cánh kim loại;

(D) Sửa chữa hoặc thay thế các thiết bị điện của cánh quạt.

(iv) Cân bằng cánh quạt, bao gồm các chức năng liệt kê cho cấp 1 cánh quạt theo khoản (c) (1) (iv) của tiêu chuẩn thực hiện này khi áp dụng cho kiểu loại cánh quạt được bảo dưỡng.

(v) Thử cơ cấu thay đổi bước lá cánh:

(A) Thử cánh quạt vận hành bằng thủy lực và các thiết bị;

(B) Thử cánh quạt vận hành điện và các thiết bị.

(3) Danh mục các chức năng bảo dưỡng có thể ký hợp đồng với bên ngoài:

(i) Cấp 1 cánh quạt:

(A) Sử dụng các thiết bị kiểm tra bằng bột màu để kiểm tra bàu và các lá cánh để tìm hỏng hóc và khuyết tật.

(ii) Cấp 2 cánh quạt:

(A) Thử thiết ổn định tốc độ vòng quay.

(d) Năng định avionic:

(1) Cấp 1, 2 và 3

(i) Thực hiện kiểm tra tình trạng bên ngoài của các hệ thống và thiết bị avionic bằng mắt và cơ học;

(ii) Thực hiện kiểm tra thông điện các hệ thống và thiết bị avionic bằng các sử dụng các thiết bị kiểm tra điện tử và/hoặc điện;

(iii) Kiểm tra hệ thống dây điện của tàu bay, các anten, rơle, và các thiết bị avionic liên quan khác để xác định các hỏng hóc;

(iv) Kiểm tra hệ thống đánh lửa của động cơ và các thiết bị phụ khác để xác định nguồn gây nhiễu điện;

(v) Kiểm tra nguồn cấp điện cho tàu bay về sự phù hợp và hoạt động hoàn hảo;

(vi) Tháo, sửa chữa, và thay thế các anten trên tàu bay;

(vii) Đo sự suy giảm của đường truyền dẫn;

(viii) Đo các trị số của các thiết bị avionic, chẳng hạn như độ tự cảm, điện dung, và điện trở;

(ix) Xác định dạng sóng và pha trong thiết bị avionic, khi cần;

(x) Xác định sự hoàn hảo của các anten avionic tàu bay, đầu vào, đặc tính đường truyền dẫn và xác định sự bố trí hoàn hảo cho loại thiết bị avionic mà anten được nối với;

(xi) Sử dụng thiết bị xách tay thích hợp để xác định tình trạng vận hành của thiết bị avionic lắp đặt trên tàu bay;

(xii) Thử tất cả các loại linh kiện: bán dẫn, mạch tổ hợp, hoặc các thiết bị tương tự trong các thiết bị phù hợp với cấp năng định;

(xiii) Thử các đồng hồ hiển thị avionic.

(2) Cấp 1:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d) (1): Thử và sửa chữa tai nghe, loa, và micro;

(ii) Đo công suất phát vô tuyến.

(3) Cấp 2:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d) (1):

(ii) Thử và sửa chữa tai nghe;

(iii) Thử loa;

(iv) Đo độ nhạy cảm của mạch anten bằng các phương pháp thích hợp;

(v) Hiệu chuẩn đạt tiêu chuẩn tính năng được phê chuẩn các thiết bị dẫn đường vô tuyến, thiết bị phụ trợ dẫn dưỡng và tiếp cận, hoặc thiết bị tương tự, căn cứ theo năng định được cấp.

(4) Cấp 3:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d) (1);

(ii) Đo công suất phát.

(5) Danh mục các chức năng bảo dưỡng có thể ký hợp đồng với bên ngoài.

(i) Cấp 2 avionic: Sửa chữa loa;

(ii) Cấp 3 avionic;

(iii) Mạ kim loại đường truyền dẫn, dẫn sóng, và các thiết bị tương tự phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật;

(iv) Cho tất cả các cấp năng định avionic: Thử đồng hồ chỉ thị;

(v) Đại tu, thử, và kiểm tra dinamotơ, máy đổi điện, và các thiết bị vô tuyến, điện khác;

(vi) Sơn và sửa chữa các hộp chứa thiết bị;

(vii) Thực hiện các phương pháp thích hợp để đánh dấu việc hiệu chuẩn, hoặc các thông tin khác trên bảng điều khiển avionic và các thiết bị khác theo yêu cầu;

(viii) Lập và in sao các bản vẽ, sơ đồ đi dây, và các tài liệu khác để lập hồ sơ cải tiến thiết bị avionic (có thể sử dụng ảnh chụp thay cho bản vẽ nếu chúng là phương tiện tương đương hoặc tốt hơn để lập hồ sơ;

(ix) Chế tạo trục điều chỉnh, bó cáp, và các cụm tương tự sử dụng trong các thiết bị avionic hoặc lắp đặt các thiết bị avionic lên tàu bay;

(x) Lắp đặt các hệ thống avionic hoàn chỉnh lên tàu bay và lập báo cáo trọng tải và cân bằng (việc lắp đặt các thiết bị avionic yêu cầu cải tiến cấu trúc tàu bay phải được thực hiện, giám sát và kiểm tra bởi người được kiểm tra định bậc (qualified) và ủy quyền thích hợp).

(e) Năng định các hệ thống máy tính:

(1) Cấp 1, 2 và 3:

(i) Bảo dưỡng các hệ thống máy tính theo các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất, thử thiết bị và khuyến cáo;

(ii) Tháo, bảo dưỡng, và thay thế các hệ thống máy tính trên tàu bay;

(iii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn thiết bị thuộc hệ thống máy tính, bao gồm cả phần mềm.

(f) Năng định đồng hồ:

(1) Cấp 1:

(i) Tìm hỏng hóc trong các thiết bị sau:

(A) Đồng hồ tốc độ lên xuống;

(B) Đồng hồ độ cao;

(C) Đồng hồ tốc độ;

(D) Đồng hồ chân không;

(E) Đồng hồ áp suất dầu nhờn;

(F) Đồng hồ áp suất thủy lực;

(G) Đồng hồ áp suất phá băng;

(H) Ống không tốc;

(I) La bàn trực tiếp;

(J) Đồng hồ gia tốc;

(K) Đồng hồ đo nhiên liệu trực tiếp;

(L) Đồng hồ tốc độ vòng quay trực tiếp.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các đồng hồ liệt kê tại tiểu mục (f) (1) (i), được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay, một cách thích hợp.

(2) Cấp 2:

(i) Tìm hỏng hóc trong các thiết bị sau:

(A) Đồng hồ tốc độ vòng quay;

(B) Màn hình đồng bộ;

(C) Đồng hồ nhiệt độ điện;

(D) Đồng hồ điện loại điện trở;

(E) Đồng hồ chuyển động dạng từ;

(F) Khối cảnh báo (dầu nhờn và nhiên liệu);

(G) Đồng hồ và các hệ thống tự đồng bộ;

(H) Đồng hồ và hệ thống tự đồng bộ;

(I) La bàn chỉ thị từ xa;

(J) Đồng hồ đo số lượng;

(K) Đồng hồ avionic;

(L) Đồng hồ đo điện trở;

(M) Đồng hồ đo điện áp;

(N) Đồng hồ đo tần số.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f) (2) (i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay.

(3) Cấp 3:

(i) Tìm hỏng hóc cho các đồng hồ sau:

(A) Đồng đo lượn vòng và nghiêng;

(B) Đồng hồ hướng;

(C) Đồng hồ chân trời;

(D) Các khối điều khiển tự động lái và các bộ phận.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f) (3) (i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

(4) Cấp 4:

(i) Tìm hỏng hóc cho các đồng hồ sau:

(A) Đồng hồ đo lượng nhiên liệu kiểu điện dung;

(B) Con quay laser;

(C) Các đồng hồ điện tử khác.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f) (4) (i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

(g) Năng định phụ tùng:

(1) Cấp 1, 2, 3 và 4:

(i) Thực hiện các chức năng sau theo tiêu chuẩn kỹ thuật và các khuyến cáo của nhà sản xuất:

(A) Tìm hỏng hóc của phụ tùng;

(B) Bảo dưỡng và cải tiến phụ tùng, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết;

(C) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các phụ tùng được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.083: TRÁCH NHIỆM CỦA BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH

(a) Các chức năng của AMO phải được phân công cho các nhà quản lý/phụ trách riêng biệt hoặc kết hợp theo nhiều cách, phụ thuộc vào quy mô của AMO;

(b) Phụ thuộc vào phạm vi phê chuẩn, AMO phải có:

(1) Phụ trách bảo dưỡng nội trường;

(2) Phụ trách bảo dưỡng ngoại trường;

(3) Phụ trách bảo dưỡng thiết bị;

(4) Phụ trách đảm bảo chất lượng;

(5) Tất cả những người nêu trên phải báo cáo và chịu trách nhiệm trước giám đốc điều hành.

Ghi chú: Trong AMO nhỏ, một hoặc nhiều vị trí nêu trên có thể được kết hợp.

(c) Giám đốc điều hành phải chịu trách nhiệm đảm bảo có đủ tất cả các nguồn lực cần thiết để duy trì Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.

(d) Phụ trách bảo dưỡng nội trường phải chịu trách nhiệm:

(1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng, sữa chữa trong hanga được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng và tiêu chuẩn thiết kế; và

(2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(e) Phụ trách bảo dưỡng ngoại trường phải chịu trách nhiệm:

(1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng, sửa chữa tại ngoại trường được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng; và

(2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(f) Phụ trách bảo dưỡng thiết bị phải chịu trách nhiệm:

(1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng thiết bị tàu bay được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng; và

(2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(g) Phụ trách đảm bảo chất lượng phải chịu trách nhiệm:

(1) Giám sát sự tuân thủ của AMO với các yêu cầu của Phần này;

(2) Yêu cầu phụ trách bảo dưỡng nội trường, phụ trách bảo dưỡng ngoại trường, phụ trách bảo dưỡng thiết bị hoặc giám đốc điều hành thực hiện các hành động khắc phục một cách thích hợp.

(h) AMO có thể chọn bất cứ chức danh nào cho các vị trí điều hành, nhưng phải thông báo cho Cục HKVN các chức danh đó.

(i) Nếu AMO chọn bổ nhiệm các cán bộ điều hành cho tất cả hoặc kiêm nhiệm các chức năng đã nêu, các cán bộ điều hành này phải báo cáo giám đốc thông qua phụ trách bảo dưỡng nội trường, hoặc phụ trách bảo dưỡng ngoại trường, hoặc phụ trách bảo dưỡng thiết bị, hoặc phụ trách chất lượng, một cách thích hợp.

(j) Các phụ trách nêu tại mục này phải có thông tin cá nhân trình Cục HKVN. Để được chấp thuận, các phụ trách phải có kiến thức liên quan và kinh nghiệm đầy đủ về loại tàu bay/thiết bị tàu bay được bảo dưỡng theo yêu cầu của Phần này, một cách thích hợp.

Ghi chú: Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có thể báo cáo cho bất kỳ người phụ trách nào nêu trên phụ thuộc vào phương thức kiểm soát mà AMO sử dụng (ví dụ, thợ máy có giấy phép, kiểm tra độc lập, giám sát viên có chức năng kép v.v...), nhưng đội ngũ giám sát đảm bảo chất lượng phải độc lập.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.087: NỘI DUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

(a) AMO phải có tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng, trong đó bao gồm các thông tin sau:

(1) Bản cam kết có chữ ký xác nhận của giám đốc điều hành: cam kết tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các quy trình liên quan đảm bảo việc tuân thủ của AMO với các quy định của Phần này và duy trì việc tuân thủ trong mọi thời điểm được phê chuẩn; trường hợp giám đốc điều hành (Accountable Manager) của AMO không phải là Người đứng đầu tổ chức (CEO) thì bản cam kết này phải được ký xác nhận bởi cả hai người nêu trên;

(2) Chính sách an toàn và chất lượng: mô tả hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập nhằm giám sát việc tuân thủ và tính đầy đủ của các quy trình (hoặc hệ thống kiểm tra) để đảm bảo các công việc bảo dưỡng được thực hiện đúng; tàu bay và các thiết bị được ký xác nhận đưa vào khai thác theo đúng các quy định, bao gồm cả các quy trình tự đánh giá bao gồm cả phương pháp và tần suất thực hiện việc tự đánh giá và các quy trình báo cáo đến giám đốc điều hành để thực hiện công việc rà soát và có biện pháp khắc phục;

(3) Tên tuổi và chức danh của các vị trí quan trọng của AMO đã được Cục HKVN chấp thuận theo quy định;

(4) Nhiệm vụ và trách nhiệm của các vị trí quan trọng, bao gồm cả các vấn đề liên quan mà họ sẽ trực tiếp làm việc với Cục HKVN trên danh nghĩa của AMO;

(5) Sơ đồ tổ chức và sự phân định trách nhiệm của AMO đối với các vị trí quan trọng;

(6) Danh sách nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng;

(7) Mô tả khái quát nguồn nhân lực;

(8) Mô tả khái quát về cơ sở, trang thiết bị nhà xưởng ở từng địa điểm được nêu trong phạm vi công việc của AMO;

(9) Phạm vi công việc nêu rõ các mức độ công việc được phê chuẩn thực hiện;

(10) Quy trình thông báo các thay đổi của AMO;

(11) Quy trình sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(12) Mô tả phương pháp được sử dụng để hoàn thiện và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng để chứng tỏ tất cả các yêu cầu về ký và cho phép khai thác được đáp ứng;

(13) Mô tả quy trình chuẩn bị cho phép khai thác và các trường hợp phải ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng trước khi đưa vào khai thác;

(14) Mô tả các quy trình bổ sung để tuân thủ các quy trình bảo dưỡng của tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng và yêu cầu khác của Người khai thác;

(15) Mô tả quy trình nhận, sửa đổi và phân phối trong nội bộ tổ chức bảo dưỡng tất cả các dữ liệu được phê chuẩn liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại hoặc tổ chức thiết kế loại;

(16) Mô tả các quy trình được sử dụng để xác lập năng lực của đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay;

(17) Mô tả khái quát về cơ sở trang thiết bị của AMO;

(18) Mô tả các quy trình để tuân thủ các thông báo kỹ thuật và các yêu cầu báo cáo của Phần 4;

(19) Các quy trình của AMO và hệ thống đảm bảo chất lượng;

(20) Danh mục các Người khai thác tàu bay mà AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng;

(21) Danh mục các tổ chức liên quan đến công việc bảo dưỡng;

(22) Danh mục các cơ sở bảo dưỡng ngoại trường, bảo dưỡng nội trường, bảo dưỡng thiết bị;

(23) Danh mục các nhà thầu phụ.

(b) Các phần của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng có thể lưu giữ tách biệt hoặc trên các file dữ liệu tách biệt trong mối quan hệ với tài liệu gốc nhưng phải có tham chiếu cụ thể đến tài liệu gốc.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.087 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Khi có những thay đổi trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay, Người khai thác phải làm thủ tục sửa đổi, bổ sung 20 ngày trước ngày tài liệu sửa đổi dự định được áp dụng. Hồ sơ đề nghị phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bao gồm:

(1) Công văn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay với bảng tóm tắt các nội dung sửa đổi so với tài liệu được phê chuẩn trước đó;

(2) Tài liệu liên quan đến nội dung sửa đổi, bổ sung của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay đã đươc phê chuẩn khi cấp AOC lần đầu;

(b) Người làm đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện 01 bộ hồ sơ đến Cục HKVN;

(c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối;

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tại cơ sở của người đề nghị.

(e) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

PHỤ LỤC 1 CỦA 5.090 YÊU CẦU CỤ THỂ CỦA HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG

(a) Các mục tiêu chính của hệ thống đảm bảo chất lượng là giúp cho AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn áp dụng và luôn tuân thủ các yêu cầu;

(b) Thành phần cốt yếu của hệ thống đảm bảo chất lượng là đánh giá chất lượng độc lập. Đánh giá chất lượng độc lập là quá trình khách quan của hoạt động kiểm tra một cách thường xuyên năng lực của AMO trong việc thực hiện các công việc bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn theo quy định, bao gồm cả kiểm tra một số sản phẩm được bảo dưỡng, kết quả cuối cùng của quá trình bảo dưỡng. Đánh giá chất lượng độc lập thể hiện sự đánh giá khách quan toàn bộ hoạt động liên quan đến bảo dưỡng và có mục đích bổ sung yêu cầu tại Điều 5095, để nhân viên xác nhận bảo dưỡng tin chắc rằng tất cả các công việc bảo dưỡng đã được thực hiện chuẩn xác trước khi cấp chứng chỉ cho phép khai thác. Đánh giá chất lượng độc lập phải bao gồm một tỷ lệ đánh giá ngẫu nhiên trên cơ sở lấy mẫu khi thực hiện bảo dưỡng. Điều này có nghĩa là phải thực hiện một số cuộc đánh giá vào ban đêm đối với AMO có thực hiện bảo dưỡng vào ban đêm;

(c) Ngoại trừ quy định tại các khoản (f) và (h) dưới đây, đánh giá chất lượng độc lập phải đảm bảo rằng tất cả các khía cạnh của sự tuân thủ với Phần 5 của AMO phải được kiểm tra định kỳ hàng năm theo kế hoạch lập trước. Đánh giá chất lượng độc lập không yêu cầu mỗi quy trình đều phải được kiểm tra đối với từng dòng sản phẩm, khi có thể chứng minh rằng một quy trình cụ thể được áp dụng chung cho nhiều dòng sản phẩm và quy trình được kiểm tra định kỳ 12 tháng mà không phát hiện khiếm khuyết. Nếu phát hiện được khiếm khuyết, thì quy trình cụ thể đó phải được kiểm tra lại đối với các dòng sản phẩm khác cho đến khi các khiếm khuyết được khắc phục, sau đó việc đánh giá độc lập có thể quay trở lại chu kỳ 12 tháng đối với quy trình cụ thể;

(d) Ngoại trừ quy định tại khoản (f), đánh giá độc lập phải kiểm tra mẫu một sản phẩm thuộc mỗi dòng sản phẩm theo định kỳ 12 tháng để thể hiện hiệu quả của sự tuân thủ các quy trình bảo dưỡng. Đánh giá các quy trình và đánh giá sản phẩm nên kết hợp bằng cách lựa chọn sản phẩm mẫu, ví dụ như tàu bay, động cơ hoặc đồng hồ và kiểm tra việc tuân thủ tất cả các quy trình và quy định liên quan tới sản

phẩm mẫu cụ thể, để đảm bảo rằng kết quả cuối cùng là sản phẩm đạt tiêu chuẩn đủ điều kiện bay. Đối với đánh giá chất lượng độc lập, dòng sản phẩm bao gồm sản phẩm bất kỳ theo Phụ lục 1 của Điều 5043 về cấp phê chuẩn kèm theo Giấy chứng nhận phê chuẩn phù hợp với Phần 5 được cấp cho tổ chức bảo dưỡng cụ thể. Do đó, nếu AMO với năng lực bảo dưỡng tàu bay, sửa chữa động cơ, cụm phanh và tự động lái, thì phải tiến hành 4 cuộc đánh giá mẫu đầy đủ mỗi năm, ngoại trừ trường hợp quy định tại các khoản (e), (f) hoặc (h);

(e) Kiểm tra mẫu sản phẩm có nghĩa là chứng kiến việc thử nghiệm bất kỳ và kiểm tra bằng mắt sản phẩm và các tài liệu liên quan. Kiểm tra mẫu không cần phải lặp lại việc tháo (phân rã) hoặc thử nghiệm ngoại trừ trường hợp kiểm tra mẫu phát hiện được các khiếm khuyết cần khắc phục;

(f) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (h), nếu AMO quá nhỏ, trong đó chỉ có không quá 10 người tham gia công việc bảo dưỡng, nếu chọn phương thức thuê bộ phận đánh giá độc lập của hệ thống chất lượng của một AMO khác với điều kiện việc đánh giá tất cả các hoạt động của AMO phải được tiến hành theo tần suất tối thiểu 12 tháng một lần;

(g) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (h), nếu AMO có các trạm bảo dưỡng ngoại trường như đã liệt kê theo quy định tại Điều 5020(c), hệ thống đảm bảo chất lượng phải mô tả cách thức kiểm soát các trạm này trong khuôn khổ của hệ thống và đưa ra kế hoạch đánh giá từng trạm theo tần suất phù hợp với hoạt động bay tại trạm đó. Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (i), khoảng thời gian lớn nhất giữa các lần đánh giá một trạm ngoại trường cụ thể không được vượt quá 24 tháng;

(h) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (c), Cục HKVN có thể đồng ý tăng khoảng thời gian thêm 100% nếu như không có những khiếm khuyết liên quan đến an toàn và AMO có lưu giữ đầy đủ hồ sơ về việc khắc phục các khiếm khuyết một cách kịp thời;

(i) Cần phải có báo cáo mỗi khi tiến hành đánh giá, trong đó mô tả những gì đã kiểm tra và những khiếm khuyết phát hiện được đối với các quy trình và sản phẩm;

(j) Tính độc lập của đánh giá phải được đảm bảo bằng việc các cuộc đánh giá luôn luôn được thực hiện bởi những người không phải thực hiện chức năng, quy trình hoặc sản phẩm được kiểm tra. Đối với AMO lớn, có trên 500 nhân viên kỹ thuật, phải có nhóm đánh giá chất lượng có trình độ chuyên môn, chỉ thực hiện chức năng đánh giá, lập báo cáo các khiếm khuyết và giám sát hoạt động khắc phục các khiếm khuyết. Đối với AMO trung bình, có dưới 500 nhân viên bảo dưỡng, thì có thể lấy những người có đủ trình độ từ bộ phận không có chức năng sản xuất, quy trình hoặc sản phẩm, tiến hành đánh giá bộ phận phải thực hiện các

chức năng vừa nêu, dưới sự kiểm soát của phụ trách chất lượng đối với việc lập kế hoạch và thực hiện đánh giá. AMO có không quá 10 nhân viên tham gia bảo dưỡng, có thể thuê bộ phận đánh giá của hệ thống đảm bảo chất lượng thuộc AMO khác, hoặc những người có đủ trình độ được Cục HKVN chấp thuận;

(k) Thành phần trọng yếu của hệ thống đảm bảo chất lượng là hệ thống phản hồi thông tin chất lượng;

(l) Hệ thống phản hồi thông tin chất lượng không được thuê người từ bên ngoài. Chức năng cơ bản của hệ thống phản hồi thông tin chất lượng là đảm bảo tất cả các khiếm khuyết phát hiện được trong các cuộc đánh giá chất lượng độc lập của tổ chức được thanh tra đầy đủ và khắc phục kịp thời, để giám đốc điều hành được thông tin kịp thời về các vấn đề an toàn và sự tuân thủ Phần 5;

(m) Các báo cáo đánh giá chất lượng độc lập phải được gửi cho các bộ phận liên quan để khắc phục đúng thời hạn đặt ra. Thời hạn khắc phục phải được thảo luận với các bộ phận liên quan trước khi bộ phận chất lượng hoặc nhân viên đánh giá khẳng định thời hạn đó trong báo cáo. Các bộ phận liên quan phải khắc phục các khiếm khuyết và thông báo cho bộ phận chất lượng hoặc nhân viên đánh giá theo dõi hoạt động khắc phục đó;

(n) Giám đốc điều hành phải thường xuyên họp với nhân viên dưới quyền để kiểm tra tiến trình khắc phục các khiếm khuyết. Đối với các AMO lớn, giám đốc điều hành có thể ủy quyền cho phụ trách chất lượng thực hiện các cuộc họp đó, nhưng hàng năm giám đốc điều hành phải họp ít nhất là 2 lần với các cán bộ điều hành để rà soát lại chức năng tổng thể, và nhận được ít nhất là báo cáo tóm tắt 6 tháng 1 lần về các khiếm khuyết và việc khắc phục các khiếm khuyết;

(o) Tất cả các hồ sơ liên quan đến đánh giá chất lượng độc lập và hệ thống thông tin phản hồi về chất lượng phải được lưu giữ ít nhất 2 năm sau ngày khắc phục xong khiếm khuyết.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095 LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC

(a) AMO phải lập kế hoạch giờ công chứng tỏ tổ chức có đầy đủ nhân lực cho kế hoạch dự kiến thực hiện;

(b) Nếu AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường, kế hoạch sẽ phải liên quan đến việc đưa tàu bay về hanga;

(c) Kế hoạch giờ công phải thường xuyên được cập nhật.

Ghi chú: Công việc thực hiện trên bất kỳ tàu bay nào đăng ký ngoài Việt Nam phải được tính đến nếu việc đó ảnh hưởng đến kế hoạch giờ công.

(d) Việc giám sát chất lượng về sự tuân thủ kế hoạch giờ công phải đủ để đáp ứng yêu cầu của khoản (b), Điều 5.067;

(e) Các nhân viên kế hoạch, thợ máy, giám sát viên và nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được đánh giá về năng lực bằng đánh giá "thực tế công việc" hoặc thi liên quan đến các chức năng cụ thể của họ bên trong AMO trước khi cho phép làm việc độc lập;

(f) Để trợ giúp công tác đánh giá năng lực, phải có mô tả công việc cho từng vị trí;

(g) Nhân viên lập kế hoạch có khả năng diễn giải các yêu cầu bảo dưỡng thành các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng, và có nhận thức rõ không được phép thực hiện sai lệch so với chương trình bảo dưỡng tàu bay;

(h) Các thợ máy có khả năng thực hiện các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng phải đạt mọi tiêu chuẩn quy định trong chỉ dẫn bảo dưỡng và phải thông báo cho giám sát viên về các lỗi sai liên quan đến yêu cầu phải sửa chữa để xác lập lại tiêu chuẩn bảo dưỡng được yêu cầu;

(i) Các giám sát viên có khả năng đảm bảo rằng tất cả các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng được thực hiện và nếu không được thực hiện hoặc có bằng chứng rằng có nội dung (nhiệm vụ) bảo dưỡng không thể thực hiện được theo chỉ dẫn bảo dưỡng thì các vấn đề đó được báo cáo và được sự đồng ý của hệ thống đảm bảo chất lượng;

(j) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng xác định khi nào tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đủ điều kiện hoặc không đủ điều kiện cho phép khai thác;

(k) Nhân viên lập kế hoạch, giám sát viên, và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải chứng minh được sự hiểu biết về các quy trình của AMO liên quan đến vai trò cụ thể của họ.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.095 ĐÀO TẠO NHÂN LỰC

(a) Công tác đào tạo đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thực hiện bởi AMO hoặc tổ chức được AMO lựa chọn. Bất luận trường hợp nào, AMO cũng phải xây dựng được nội dung và tiêu chuẩn đào tạo, cũng như tiêu chuẩn tuyển chọn những người dự kiến sẽ đào tạo. Tiêu chuẩn tuyển chọn được xây dựng nhằm mục đích đảm bảo rằng các học viên sẽ có cơ hội hoàn thành tốt khóa học.

(b) Cuối khóa đào tạo phải tổ chức thi;

(c) Đào tạo ban đầu phải bao trùm:

(1) Lý thuyết kỹ thuật cơ bản liên quan đến cấu trúc thân cánh và các hệ thống lắp trên tàu bay theo cấp mà AMO dự kiến bảo dưỡng;

(2) Các thông tin chuyên biệt về loại tàu bay cụ thể mà cá nhân sẽ trở thành nhân viên xác nhận bảo dưỡng, bao gồm cả thông tin về ảnh hưởng của các sửa chữa và các hỏng hóc cấu trúc/hệ thống;

(3) Các quy trình của AMO liên quan đến các nhiệm vụ của đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

(d) Đào tạo định kỳ phải bao gồm các thay đổi của các quy trình trong nội bộ AMO và các thay đổi của tiêu chuẩn tàu bay/thiết bị tàu bay được bảo dưỡng;

(e) Chương trình đào tạo phải bao gồm các chi tiết về số người sẽ được nhận đào tạo ban đầu để được phân loại là nhân viên xác nhận bảo dưỡng sau một thời hạn nhất định;

(f) Chương trình đào tạo do AMO xây dựng cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm đào tạo về kiến thức và kỹ năng liên quan đến khả năng con người, bao gồm cả kỹ năng phối hợp với các nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.097 HỒ SƠ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng tối thiểu phải bao gồm các thông tin sau:

(1) Họ và tên;

(2) Ngày tháng năm sinh;

(3) Đào tạo cơ bản;

(4) Loại hình đào tạo;

(5) Đào tạo định kỳ;

(6) Kinh nghiệm;

(7) Phân loại liên quan đến phê chuẩn;

(8) Phạm vi được ủy quyền;

(9) Ngày tháng năm cấp ủy quyền lần đầu;

(10) Ngày tháng năm hết hạn ủy quyền;

(11) Số Giấy chứng nhận ủy quyền.

(b) Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được kiểm soát, nhưng không nhất thiết phải do bộ phận chất lượng của AMO quản lý;

(c) Số lượng người được phép tiếp cận hệ thống hồ sơ phải được hạn chế để giảm thiểu khả năng hồ sơ bị sửa chữa một cách không được phép và để hạn chế việc tiếp cận của những người không được phép tiếp cận các hồ sơ cá nhân;

(d) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được tiếp cận ở mức độ hợp lý hồ sơ của mình, khi có nhu cầu;

(e) Cục HKVN được quyền tiếp cận và kiểm tra hệ thống hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng để cấp phê chuẩn lần đầu và gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phê chuẩn, hoặc khi Cục HKVN có lý do lo lắng về năng lực của một nhân viên xác nhận bảo dưỡng cụ thể nào đó;

(f) AMO phải lưu giữ hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng ít nhất 02 năm sau khi nhân viên đó chấm dứt hợp đồng làm việc với AMO hoặc sau khi thu hồi ủy

quyền của nhân viên đó. Khi được yêu cầu, AMO phải cung cấp cho nhân viên xác nhận bảo dưỡng bản sao hồ sơ của họ, khi họ không làm việc cho AMO nữa;

(g) Hồ sơ ủy quyền phải làm theo cách thức sao cho phạm vi ủy quyền của nhân viên xác nhận bảo dưỡng được rõ ràng, và bất kể người nào được phép có thể kiểm tra hồ sơ đó. Nếu sử dụng mã để xác định phạm vi ủy quyền, thì phải có diễn giải hồ sơ;

(h) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng không yêu cầu phải luôn mang theo Giấy chứng nhận ủy quyền, nhưng phải xuất trình nó trong thời hạn hợp lý, khi có yêu cầu từ người có quyền yêu cầu.

Ghi chú: Ngoài bộ phận chất lượng hoặc các giám sát viên bảo dưỡng, những người được quyền là đại diện của Cục HKVN.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.135: CÁC YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

(a) Trong quá trình thực hiện các công việc bảo dưỡng tàu bay, phải có hanga đủ rộng để chứa được tàu bay.

(b) Nếu AMO không có hanga, thì các khuyến cáo sau có thể áp dụng:

(1) Chứng minh có hợp đồng thuê hanga;

(2) Chứng minh hanga đủ rộng để thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch bằng chuẩn bị sơ đồ bố trí tàu bay trong hanga theo chương trình bảo dưỡng;

(3) Thường xuyên cập nhật sơ đồ bố trí tàu bay trong hanga;

(4) Đối với bảo dưỡng thiết bị tàu bay, phải đảm bảo xưởng bảo dưỡng thiết bị đủ rộng để bố trí các thiết bị sẽ được bảo dưỡng theo kế hoạch;

(5) Phải đảm bảo cấu trúc hanga và các xưởng bảo dưỡng thiết bị được bảo vệ khỏi mưa, mưa đá, băng tuyết, gió, bụi v.v...

(6) Đảm bảo sàn xưởng bảo dưỡng thiết bị được sơn phủ để giảm thiểu sự hình thành bụi; và

(7) Chứng minh khả năng tiếp cận hanga để sử dụng trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt để thực hiện các dạng bảo dưỡng định kỳ nhỏ/hoặc khắc phục hỏng hóc kéo dài.

(c) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp một khu vực, nơi họ có thể nghiên cứu các chỉ dẫn bảo dưỡng và hoàn thiện hồ sơ bảo dưỡng một cách hoàn hảo.

Ghi chú: có thể kết hợp một số hoặc tất cả các yêu cầu trên vào một văn phòng tuỳ thuộc đội ngũ nhân viên có đầy đủ phòng làm việc để thực hiện các nhiệm vụ được phân công.

(d) Hanga chứa tàu bay cùng với văn phòng làm việc phải đảm bảo tiêu chuẩn vệ sinh, hiệu quả và môi trường làm việc thoải mái.

(1) Nhiệt độ phải duy trì ở mức thoải mái;

(2) Bụi và các ô nhiễm không khí khác phải hạn chế ở mức tối thiểu ở khu vực làm việc và không để đạt tới mức có thể nhìn thấy bằng mắt thường trên bề mặt tàu bay/thiết bị tàu bay;

(3) Mức chiếu sáng phải đủ để đảm bảo các công việc kiểm tra và bảo dưỡng được thực hiện;

(4) Mức tiếng ồn không được để tăng tới điểm làm ảnh hưởng tiêu cực tới đội ngũ nhân viên trong quá trình thực hiện các công việc kiểm tra. Nếu việc kiểm soát nguồn tiếng ồn là không thực tế, thì các nhân viên đó phải được trang bị các thiết bị cá nhân cần thiết để tránh tiếng ồn quá mức gây ảnh hưởng đến quá trình làm việc.

(e) Khi nhiệm vụ bảo dưỡng yêu cầu áp dụng các điều kiện môi trường cụ thể khác với các điều kiện nêu trên, thì các điều kiện đó phải được tuân thủ (các điều kiện cụ thể được nêu trong các hướng dẫn bảo dưỡng được phê chuẩn);

(f) Nếu môi trường làm việc cho bảo dưỡng nội trường suy giảm tới mức không thể chấp nhận về nhiệt độ, độ ẩm, mưa đá, băng tuyết, gió, ánh sáng, bụi/các ô nhiễm không khí khác, thì công việc bảo dưỡng hoặc kiểm tra phải tạm dừng cho đến khi các điều kiện đáp ứng yêu cầu được khôi phục;

(g) Đối với bảo dưỡng nội trường và ngoại trường, khi mà ô nhiễm không khí gây lớp bụi có thể nhìn thấy bằng mắt thường trên bề mặt, thì tất cả các hệ thống nhạy cảm phải được che phủ cho đến khi các điều kiện đáp ứng yêu cầu được khôi phục;

(h) Các nhà kho bảo quản thiết bị tàu bay dùng được phải sạch sẽ, thông gió tốt và duy trì nhiệt độ khô ổn định để giảm thiểu tác động của sự ngưng đọng hơi nước;

(i) Các khuyến cáo tiêu chuẩn phải được tuân thủ cho các thiết bị tàu bay cụ thể;

(j) Các giá đỡ phải đủ cứng, vững để đỡ các thiết bị lớn, sao cho các thiết bị đó không bị hư hỏng;

(k) Khi có thể, tất cả thiết bị tàu bay phải được để trong bao gói bằng vật liệu bảo vệ để giảm thiểu hư hỏng và ô-xy hoá trong quá trình bảo quản.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.137 : THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

(a) Tất cả các thiết bị, dụng cụ và thiết bị kiểm tra cần thiết để quyết định chấp thuận và/hoặc tìm khiếm khuyết về đủ điều kiện bay phải được truy nguyên tới các chuẩn được Cục HKVN phê chuẩn;

(b) Ngoại trừ đã nêu tại khoản (a), trường hợp dụng cụ thiết bị và thiết bị kiểm tra do nước ngoài sản xuất, các chuẩn do quốc gia sản xuất cung cấp có thể được sử dụng nếu được Cục HKVN công nhận;

(c) Nếu nhà sản xuất quy định loại dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng, thì dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng đó phải được sử dụng, ngoại trừ nhà sản xuất chỉ rõ việc sử dụng dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng tương đương;

(d) Ngoại trừ quy định nêu tại khoản (c), dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra khác với dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra được khuyến cáo bởi nhà sản xuất sẽ được chấp thuận ít nhất trên cơ sở sau:

(1) AMO phải có quy trình trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng nếu có ý định sử dụng dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra khác với dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo;

(2) AMO phải có chương trình bao gồm:

(i) Mô tả quy trình được sử dụng để xác định năng lực của nhân viên đưa ra quyết định về sự tương đương của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra;

(ii) Thực hiện và lập hồ sơ so sánh giữa tiêu chuẩn kỹ thuật của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo và dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra đề nghị được sử dụng;

(iii) Đảm bảo rằng các giới hạn, thông số và độ tin cậy của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra đề nghị được sử dụng là tương đương với dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo;

(iv) Đảm bảo dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra tương đương có khả năng thực hiện nhiệm vụ bảo dưỡng thích hợp, các phép thử thông thường hoặc hiệu chuẩn, và kiểm tra tất cả các thông số của tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong quá trình bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn.

(3) AMO phải kiểm soát hoàn toàn dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra tương đương (sở hữu, thuê mượn v.v...);

(e) AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường phải có đủ trang thiết bị, xe nâng, dàn dock để tiếp cận và kiểm tra tàu bay, sao cho tàu bay có thể được kiểm tra một cách hoàn hảo.

(f) AMO phải có quy trình định kỳ kiểm tra/phục vụ và hiệu chuẩn dụng cụ, thiết bị, và thiết bị kiểm tra và chỉ rõ cho người sử dụng biết rõ dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra đó ở trong giới hạn kiểm tra và hiệu chuẩn, hoặc bảo dưỡng.

(g) AMO phải có quy trình sử dụng chuẩn (sơ cấp, thứ cấp hoặc truyền chuẩn) để thực hiện hiệu chuẩn; chuẩn đó không được sử dụng để thực hiện bảo dưỡng.

(h) AMO phải sử dụng hệ thống đánh dấu tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra để có thông tin về hạn kiểm tra, phục vụ hoặc hiệu chuẩn, và nếu dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra không sử dụng được vì một lý do bất kỳ, thì phải được cách ly.

(i) AMO phải sử dụng hệ thống đánh dấu tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra để có thông tin khi nào thì các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra không được sử dụng để thực hiện chấp thuận và/hoặc tìm khiếm khuyết ảnh hưởng đến tình trạng đủ điều kiện bay.

(j) AMO phải duy trì danh mục đăng ký tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra được hiệu chuẩn, cùng với hồ sơ hiệu chuẩn và các chuẩn được sử dụng.

(k) Tần suất kiểm tra, bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn phải phù hợp với chỉ dẫn của nhà sản xuất, ngoại trừ trường hợp AMO có thể chứng minh bằng kết quả rằng chu kỳ hiệu chuẩn khác là thích hợp cho những trường hợp cụ thể và được Cục HKVN phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.140: DỮ LIỆU ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) AMO phải có đầy đủ tất cả các dữ liệu được phê chuẩn thích hợp để trợ giúp công việc được thực hiện từ Cục HKVN, tổ chức thiết kế tàu bay, thiết bị tàu bay, và các tổ chức được phê chuẩn khác của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế, một cách thích hợp. Các dữ liệu đó có thể là:

(1) Các hướng dẫn thực hiện quy chế hàng không;

(2) Các tài liệu hướng dẫn liên quan;

(3) Các chỉ lệnh đủ điều kiện bay;

(4) Các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng của nhà sản xuất;

(5) Các tài liệu hướng dẫn sửa chữa;

(6) Các tài liệu hướng dẫn kiểm tra cấu trúc bổ sung;

(7) Các thông báo kỹ thuật;

(8) Các thư thông báo;

(9) Các chỉ dẫn kỹ thuật;

(10) Tài liệu về cải tiến,

(11) Chương trình bảo dưỡng tàu bay;

(12) Hướng dẫn NDT, v.v...

Ghi chú: Khoản (a) chủ yếu tham chiếu đến các dữ liệu được sao chép từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại (TC) và Cục HKVN sang tài liệu của AMO, chẳng hạn như các phiếu công việc bảo dưỡng hoặc cơ sở dữ liệu máy tính.

Ghi chú: Để được Cục HKVN chấp thuận, việc đảm bảo sự chính xác của việc sao chép là quan trọng.

(b) AMO phải xác lập quy trình để giám sát tình trạng sửa đổi của tất cả các dữ liệu được phê chuẩn và duy trì việc kiểm tra tất cả các sửa đổi được nhận thông qua đặt mua tất cả các tài liệu sửa đổi;

(c) Dữ liệu được phê chuẩn phải có đủ tại khu vực làm việc ở gần tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được bảo dưỡng, để các giám sát viên, thợ máy và nhân viên xác nhận bảo dưỡng nghiên cứu;

(d) Nếu sử dụng hệ thống máy tính để duy trì các dữ liệu được phê chuẩn, thì phải có đủ các máy tính đầu cuối để có thể truy cập dễ dàng, ngoại trừ trường hợp hệ thống máy tính có thể cho in các dữ liệu ra giấy. Nếu sử dụng máy đọc/in vi phim, thì cũng áp dụng các yêu cầu tương tự.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.150: XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Xác nhận bảo dưỡng được yêu cầu cho các trường hợp sau:

(1) Trước chuyến bay, khi thực hiện xong gói công việc bảo dưỡng định kỳ bất kỳ cho tàu bay, theo chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn, bất kể đó là bảo dưỡng nội trường hay bảo dưỡng ngoại trường;

Ghi chú: Chỉ trong các trường hợp đặc biệt, bảo dưỡng định kỳ mới có thể được trì hoãn, và phải phù hợp với các quy trình nêu trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của AMO. Trong tất các trường hợp, AMO phải cung cấp cho chủ sở hữu/Người khai thác danh mục các hỏng hóc chưa được khắc phục có thể còn tồn tại.

(2) Trước chuyến bay, khi thực hiện xong việc khắc phục hỏng hóc bất kỳ, trong quá trình tàu bay được khai thác giữa hai lần bảo dưỡng định kỳ;

(3) Khi thực hiện xong việc bảo dưỡng thiết bị tàu bay tháo khỏi tàu bay.

(b) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải có cam kết "Xác nhận công việc nêu trên, ngoại trừ nêu khác, đã được thực hiện phù hợp với các hướng dẫn thực hiện quy chế hiện hành và theo kết quả của công việc đó, tàu bay/thiết bị tàu bay được kết luận là đủ điều kiện để đưa vào khai thác";

(c) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải tham chiếu các dữ liệu quy định trong các chỉ dẫn của nhà sản xuất hoặc Người khai thác, hoặc chương trình bảo dưỡng tàu bay, mà bản thân nó có thể tham chiếu chéo tới các chỉ dẫn của nhà sản xuất trong hướng dẫn bảo dưỡng, thông báo kỹ thuật, v.v...

(d) Nếu các chỉ dẫn bao gồm yêu cầu đảm bảo rằng kích thước hoặc số liệu thử phải nằm trong dung sai cụ thể, thì kích thước hoặc số liệu thử phải được ghi lại, ngoại trừ trường hợp chỉ dẫn cho phép sử dụng các calip GO/NO (LỌT/KHÔNG

LỌT) để đo. Lời khẳng định trong cột kết quả đo kích thước hoặc số liệu thử "bình thường" hoặc "trong giới hạn dung sai" thường là không đủ.

(e) Ngày tháng năm công việc bảo dưỡng được thực hiện phải ghi rõ, khi công việc đó có liên quan đến các quy định giới hạn thọ mệnh hoặc đại tu như thời gian theo lịch/giờ bay/số chuyến bay/lần hạ cánh v.v..., một cách thích hợp;

(f) Khi công việc bảo dưỡng lớn được thực hiện, có thể lập tóm lược công việc bảo dưỡng cùng với tham chiếu chéo tới gói công việc chứa đầy đủ các chi tiết về công việc bảo dưỡng được thực hiện, cho Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác. Thông tin kích thước phải được lưu trong hồ sơ gói công việc;

(g) Người cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải sử dụng chữ ký, hoặc dấu xác nhận, ngoại trừ trường hợp sử dụng hệ thống máy tính để cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác. Trong trường hợp này, Cục HKVN phải được đảm bảo là chỉ những cá nhân cụ thể mới có thể cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác.

Ghi chú: Một phương pháp tuân thủ là sử dụng thẻ từ hoặc thẻ quang cá nhân cùng với số nhận dạng cá nhân (PIN) làm mật khẩu máy tính và chỉ có cá nhân biết.

Phần 6
QUY ĐỊNH VỀ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

6.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

6.003 GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ

6.005 CÁC CHỮ VIẾT TẮT

6.007 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ

CHƯƠNG B. PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

6.010 HỆ THỐNG CUNG CẤP, PHÂN PHỐI VÀ HIỂN THỊ NGUỒN

6.013 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ ĐỘNG CƠ ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

6.015 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

6.017 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY CÓ ĐIỀU KHIỂN HOẶC BAY ĐÊM

6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

6.023 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY VỚI 02 NGƯỜI LÁI

6.025 ĐỒNG HỒ TRẠNG THÁI DỰ PHÒNG ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.027 TỰ ĐỘNG LÁI

6.030 HỆ THỐNG ỔN ĐỊNH CỦA TRỰC THĂNG THEO IFR ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.033 ĐÈN SỬ DỤNG TRÊN TÀU BAY

6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC

6.037 THIẾT BỊ GẠT NƯỚC KÍNH BUỒNG LÁI

6.040 THIẾT BỊ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

6.043 THIẾT BỊ RA ĐA THỜI TIẾT TRÊN TÀU BAY ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.045 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TÀU BAY HẠ CÁNH TRÊN BIỂN

6.047 KHAI THÁC MỌI THỜI TIẾT

CHƯƠNG C. THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ DẪN ĐƯỜNG

6.050 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC

6.053 THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.055 TAI NGHE TRÙM ĐẦU VÀ ỐNG NÓI

6.057 HỆ THỐNG PHÁT THÔNG BÁO ĐỘ CAO

6.060 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG

6.063 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC (RNP VÀ MNPS)

6.065 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG SỬ DỤNG QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

6.067 QUẢN LÝ DỮ LIỆU DẪN ĐƯỜNG ĐIỆN TỬ

CHƯƠNG D. THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ CẢNH BÁO

6.070 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI HỆ THỐNG CẢNH BÁO

6.073 THIẾT BỊ CẢNH BÁO CÀNG BẰNG ÂM THANH

6.075 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘ CAO

6.077 HỆ THỐNG CẢNH BÁO GẦN MẶT ĐẤT

6.080 HỆ THỐNG TRÁNH VA CHẠM TRÊN KHÔNG (ACAS)

6.083 HỆ THỐNG CẢNH BÁO TRƯỚC GIÓ CẮT ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN PHẢN LỰC

6.085 THIẾT BỊ PHÁT HIỆN BỨC XẠ ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.087 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘNG ÁP

CHƯƠNG E. THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

6.090 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY VÀ GHI ÂM

6.093 THIẾT BỊ GHI ÂM BUỒNG LÁI

6.095 THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU THÔNG TIN LIÊN LẠC LIÊN KẾT

6.097 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

CHƯƠNG F. THIẾT BỊ BẢO VỆ TỔ BAY

6.100 AN NINH BUỒNG LÁI

6.103 TRANG BỊ AN TOÀN CHO TỔ BAY

6.105 MẶT NẠ DƯỠNG KHÍ SỬ DỤNG NHANH

6.107 TRANG BỊ VÀ VỊ TRÍ AN TOÀN CỦA TIẾP VIÊN

6.110 THIẾT BỊ PHÒNG ĐỘC (PBE)

CHƯƠNG G. THIẾT BỊ LIÊN QUAN ĐẾN HÀNH KHÁCH

6.120 CHỖ NGỒI VÀ DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

6.123 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

6.125 HỆ THỐNG PHÁT THANH

6.127 HỆ THỐNG ĐÀM THOẠI NỘI BỘ

6.130 LOA PHÁT THANH ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.133 CỬA THOÁT HIỂM

6.135 VÁCH NGĂN GIỮA HÀNH KHÁCH VÀ LỐI RA

6.137 THIẾT BỊ TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

6.140 THIẾT BỊ TRONG KHOANG HÀNG VÀ NGĂN ĐỂ HÀNH LÝ

6.143 HỆ THỐNG ĐÈN KHẨN NGUY

CHƯƠNG H. THIẾT BỊ KHẨN NGUY

6.150 THIẾT BỊ KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TẤT CẢ TÀU BAY

6.153 HỘP SƠ CỨU

6.155 TÚI CẤP CỨU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI.

6.157 BÌNH CỨU HỎA XÁCH TAY

6.160 BÌNH CỨU HỎA BUỒNG VỆ SINH

6.163 THIẾT BỊ BÁO KHÓI BUỒNG VỆ SINH

6.165 RÌU - ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI.

6.167 BÌNH Ô-XY VÀ HỆ THỐNG PHÂN PHỐI

6.170 THIẾT BỊ NỔI CÁ NHÂN

6.173 THUYỀN PHAO

6.175 HỘP CỨU SINH

6.177 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU KHẨN NGUY

6.180 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU ĐỊNH VỊ KHẨN NGUY (ELT)

6.183 THIẾT BỊ NỔI KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG

6.185 ĐÁNH DẤU CÁC ĐIỂM PHÁ THOÁT HIỂM

6.187 THIẾT BỊ PHÂN PHỐI Ô-XY CẤP CỨU

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.033: HỆ THỐNG ĐÈN TRÊN TÀU BAY

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.047: YÊU CẦU ĐỐI VỚI KHAI THÁC TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.097: THAM SỐ CỦA THIẾT BỊ GHI ÂM KHOANG BUỒNG LÁI

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.133: THIẾT BỊ CỬA THOÁT HIỂM

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.167: CUNG CẤP Ô-XY CHO MÁY BAY BUỒNG HỞ

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.167: CUNG CẤP Ô-XY CHO MÁY BAY BUỒNG KÍN.

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

6.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về phương tiện và thiết bị đối với:

(1) Tất cả các chuyến bay nội địa và quốc tế đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam;

(2) Tất cả tàu bay được khai thác với mục đích vận tải hàng không thương mại bởi người có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;

(3) Chuyến bay trong lãnh thổ Việt Nam bởi các quốc gia khác thuộc Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

(b) Phần này được áp dụng đối với tất cả người sở hữu, Người khai thác tàu bay và tổ bay đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và những người, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng đối với những tàu bay đó.

6.003 GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ

(a) Trong Chương này, những thuật ngữ sau đây được giải thích như sau:

Ghi chú: Các khái niệm khác liên quan đến hàng không được giải thích tại Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn nguy (ELT)** là thuật ngữ chung chỉ thiết bị truyền các tín hiệu phân biệt trên tần số quy định, phụ thuộc vào việc sử dụng có thể kích hoạt bởi lực va chạm mạnh hoặc bằng tay, bao gồm các loại thiết bị sau:

(i) Loại cố định tự động (ELT(AF)). Loại ELT này tự động kích hoạt và được gắn cố định vào tàu bay;

(ii) Loại có thể tháo rời (ELT(AP)). Loại ELT này tự động kích hoạt và được gắn chặt vào tàu bay nhưng dễ dàng tháo ra khỏi tàu bay;

(iii) Loại tự động triển khai {ELT(AD)}. Loại ELT này được gắn chặt vào tàu bay và tự động triển khai, kích hoạt khi bị va chạm mạnh, và trong một số trường hợp, nó được triển khai và kích hoạt bởi bộ phận cảm biến thủy tĩnh; loại thiết bị này có thể được triển khai bằng tay;

(iv) Loại thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn nguy cứu sinh {ELT(S)}. Loại ELT này tháo rời khỏi tàu bay, xếp gọn gàng, dễ dàng cho việc sử dụng trong trường hợp khẩn nguy, được những người trong tình trạng nguy cấp kích hoạt bằng tay.

(2) **Thiết bị ghi tham số bay (Flight recorder).** Bất kỳ loại thiết bị ghi tham số bay được lắp trên tàu bay với mục đích bổ sung thông tin trong việc điều tra sự cố hoặc tai nạn.

6.005 CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Trong Chương này, các chữ viết tắt được hiểu như sau:

AOC - Giấy chứng nhận Người khai thác;

DME - Thiết bị đo khoảng cách;

ELT - Thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn nguy;

ILS - Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị;

IFR - Quy tắc bay bằng thiết bị;

IMC - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

MEL - Danh mục thiết bị tối thiểu;

MNPS - Áp dụng tính năng dẫn đường tối thiểu;

PBE - Thiết bị bảo vệ thở;

RVSM - Giảm phân cách cao tối thiểu;

VFR - Quy tắc bay bằng mắt;

VMC - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt;

VOR - Dải tần số vô hướng rất cao.

6.007 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ

(a) Mọi tàu bay phải được lắp đặt các thiết bị để phục vụ tổ bay thực hiện:

(1) Kiểm soát đường bay của tàu bay;

(2) Thực hiện các cơ động cần thiết theo quy định;

(3) Kiểm soát được tàu bay trong những điều kiện khai thác có thể xảy ra.

(b) Để được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay, các phương tiện và thiết bị nêu trong Chương này phải được:

(1) Lắp đặt hoặc mang theo một cách thích hợp trên tàu bay;

(2) Phù hợp với từng loại tàu bay;

(3) Phù hợp với từng tình huống khai thác của tàu bay;

(4) Đáp ứng tiêu chuẩn do Cục HKVN ban hành hoặc công nhận áp dụng.

(c) Mọi phương tiện và thiết bị lắp đặt trên tàu bay phải phù hợp với cấu hình tàu bay được xác định tại Giấy chứng nhận loại, loại hình khai thác đáp ứng các quy định về đủ điều kiện bay, được Cục HKVN phê chuẩn;

(d) Đối với tàu bay không đăng ký mang quốc tịch Việt Nam khai thác ở Việt Nam với chương trình kiểm soát đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký cấp, người sở hữu/khai thác phải đảm bảo rằng các phương tiện và thiết bị quy định trên tàu bay được lắp đặt phù hợp và kiểm soát chặt chẽ theo các quy định của quốc gia đăng ký;

(e) Không được thực hiện chuyến bay, trừ khi các thiết bị lắp trên tàu bay:

(1) Đáp ứng các quy định tối thiểu về khai thác và đủ điều kiện bay của tất cả các tiêu chuẩn áp dụng, bao gồm cả Phụ ước 10, Tập 1 của ICAO;

(2) Được lắp đặt sao cho từng thiết bị của hệ thống thông tin liên lạc,và/hoặc dẫn đường bị hỏng sẽ không ảnh hưởng đến độ an toàn của thông tin liên lạc và/hoặc dẫn đường trong khi bay;

(3) Trong điều kiện sử dụng được đối với từng loại hình khai thác đã được định trước, ngoại trừ được quy định trong tài liệu MEL.

(f) Nếu thiết bị được một thành viên tổ bay sử dụng tại vị trí của người đó trong suốt chuyến bay, thiết bị đó phải được lắp đặt sao cho từ vị trí của người đó có thể đọc được dễ dàng;

(g) Nếu một thiết bị được sử dụng bởi từ 02 thành viên tổ bay trở lên, thiết bị đó phải được lắp đặt sao cho tất cả các thành viên sử dụng có thể đọc được dễ dàng từ các vị trí của họ;

(h) Tàu bay phải được trang bị số lượng cầu chì và bóng đèn dự phòng thích hợp để có thể thay thế trong khi bay. Phải có 03 cầu chì và 03 bóng đèn dự phòng đối với từng chủng loại;

(i) Trong trường hợp cần thiết, Cục HKVN có thể yêu cầu lắp đặt thêm phương tiện và thiết bị để đảm bảo an toàn cho khai thác bay.

CHƯƠNG B. PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

6.010 HỆ THỐNG CUNG CẤP, PHÂN PHỐI VÀ HIỂN THỊ NGUỒN

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay, trừ khi được trang bị:

(1) Một hệ thống cung cấp và phân phối nguồn đáp ứng các quy định về đủ điều kiện bay đối với từng loại tàu bay;

(2) Đối với tàu bay thân rộng và tàu bay mang động cơ tuốc-bin, hệ thống cung cấp và phân phối nguồn phải đáp ứng tạo ra một nguồn cung cấp bên ngoài và phân phối đủ năng lượng cho hoạt động của các phương tiện và thiết bị, trong trường hợp một trong những hệ thống nguồn hoặc thiết bị cung cấp năng lượng bị hỏng;

(3) Phương tiện hiển thị nguồn điện thích hợp cung cấp cho các đồng hồ bay theo quy định.

(b) Đối với tàu bay thân rộng và tàu bay động cơ tuốc-bin, nguồn năng lượng cung cấp cho động cơ, trong trường hợp được sử dụng phải có trên các động cơ riêng biệt.

6.013 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ ĐỘNG CƠ ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một đồng hồ đo tốc độ vòng quay cho từng động cơ;

(2) Một đồng hồ đo áp suất dầu nhờn cho từng động cơ sử dụng hệ thống áp suất;

(3) Một đồng hồ đo nhiệt độ cho từng hệ thống làm lạnh bằng chất lỏng;

(4) Một đồng hồ đo nhiệt độ dầu nhờn cho từng hệ thống làm lạnh bằng không khí;

(5) Một đồng hồ đo áp suất cho mỗi động cơ;

(6) Một dụng cụ đo lượng nhiên liệu cho từng thùng chứa nhiên liệu được sử dụng.

(b) Đối với vận tải hàng không thương mại, tàu bay có động cơ pit-tông với trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg chỉ được khai thác nếu tàu bay được trang bị:

(1) Đối với mỗi lá cánh quạt có chế độ xoay lá (reversible propeller) có thiết bị hiển thị cho người lái biết khi cánh quạt trong trạng thái xoay lá;

(i) Thiết bị phải được hoạt động tại mọi thời điểm khi cánh quạt bắt đầu xoay lá;

(ii) Tín hiệu thiết bị nhận được lấy từ góc lá cánh quạt hoặc được trực tiếp phản hồi từ đó.

(2) Một đồng hồ báo nhiệt độ bộ chế hòa khí cho từng động cơ;

(3) Một đồng hồ báo nhiệt độ xi-lanh cho từng động cơ được làm lạnh bằng không khí;

(4) Một đồng hồ chỉ áp suất nhiên liệu cho từng động cơ;

(5) Một đồng hồ chỉ lưu lượng, một đồng hồ chỉ lượng dầu nhờn cho từng thùng chứa khi sử dụng nhiên liệu dự phòng;

(6) Một đồng hồ chỉ nhiệt độ dầu nhờn cho từng động cơ;

(7) Một đồng hồ cảnh báo áp suất nhiên liệu độc lập cho từng động cơ hoặc một thiết bị cảnh báo chính cho tất cả động cơ.

(c) Cục HKVN có thể cho phép hoặc yêu cầu một số thiết bị khác đối với tàu bay động cơ tuốc-bin, đảm bảo độ an toàn cao hơn.

(d) Đối với vận tải hàng không thương mại, không được phép khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin vào ban đêm hoặc theo IFR trừ khi tàu bay đó được trang bị một hệ thống tự động theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

6.015 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một la bàn từ;

(2) Một đồng hồ chính xác chỉ thời gian theo giờ, phút và giây;

(3) Một đồng hồ đo độ cao khí áp với thang đo bằng feet và hectopascal/minibar, có thể đặt được bất kỳ khí áp nào trong khi bay;

(4) Một đồng hồ tốc độ đo bằng km/h (hoặc knot);

(5) Một số phương tiện và thiết bị khác theo quy định.

(b) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay với tốc độ được thể hiện bằng khái niệm số MACH, trừ khi được lắp đặt đồng hồ số MACH;

(c) Các thiết bị được sử dụng phải được lắp đặt sao cho bất kỳ người lái nào từ vị trí ngồi của họ có thể đọc được các chỉ thị trên đồng hồ một cách dễ dàng;

(d) Khi một phương tiện được sử dụng để chuyển đổi một thiết bị từ hệ thống khai thác chính sang hệ thống có thể lựa chọn, phương tiện đó phải được nằm ở vị trí dễ kiểm soát và được đánh dấu để dễ nhận biết.

6.017 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY CÓ ĐIỀU KHIỂN HOẶC BAY ĐÊM.

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay được kiểm soát hoặc bay đêm, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một đồng hồ tốc độ lượn vòng;

(2) Một đồng hồ chỉ vòng và trượt cạnh;

(3) Một đồng hồ chân trời;

(4) Một đồng hồ chỉ hướng bay.

6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện chuyến bay theo IFR trừ khi được trang bị những thiết bị đáp ứng các yêu cầu về những chuyến bay đêm và những chuyến bay có điều khiển và:

(1) Một hệ thống đồng hồ tốc độ với ống không tốc được sưởi ấm hoặc thiết bị tương đương để ngăn ngừa sự cố đóng băng hoặc ngưng tụ nước;

(2) Một đồng hồ tốc độ lên xuống;

(3) Đối với vận tải hàng không thương mại: phải có tối thiểu 02 đồng hồ cảm biến áp suất độ cao được hiển thị bằng kim và bằng số, hoặc thiết bị tương đương;

(i) Trường hợp ngoại lệ: tàu bay cánh quạt một người lái có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5700 kg chỉ yêu cầu 01 đồng hồ đo cao khí áp;

(ii) Trường hợp ngoại lệ: quy định tại Điều 6.020 có thể được đáp ứng bằng một tổ hợp thiết bị hoặc tổ hợp hệ thống quản lý điều hành bay sao cho trong 03 thiết bị riêng biệt đều có hệ thống bảo vệ để tránh sự hỏng hóc tổng thể.

(4) Đối với vận tải hàng không thương mại: hai hệ thống áp suất tĩnh;

(i) Trường hợp ngoại lệ: tàu bay cánh quạt có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5700 kg chỉ yêu cầu 01 hệ thống tĩnh áp kèm theo một nguồn tĩnh áp có thể thay thế;

(5) Một đồng hồ chỉ nguồn điện cung cấp thích hợp với các thiết bị con quay hồi chuyển (gyroscopic instruments);

(6) Một đồng hồ trong buồng lái chỉ nhiệt độ bên ngoài;

(7) Đối với vận tải hàng không thương mại, một nguồn điện thích hợp cho tất cả các thiết bị điện tử và vô tuyến, bao gồm:

(i) Đối với tàu bay nhiều động cơ, tối thiểu phải có 02 máy phát điện hoặc biến điện và mỗi chiếc phải được lắp trên một động cơ riêng biệt sao cho một nửa trong số đó có khả năng cung cấp đủ điện cho tất cả phương tiện và thiết bị cần thiết cho sự khai thác khẩn nguy an toàn của tàu bay; ngoại trừ đối với trực thăng nhiều động cơ, 02 máy phát điện có thể được lắp trên bộ chuyển động của rô-to chính;

(ii) Hai nguồn cung cấp năng lượng độc lập (trong số các nguồn của tàu bay), trong đó có ít nhất 01 nguồn là một bơm vận hành bằng động cơ hoặc máy phát điện, được lắp đặt sao cho một trong hai nguồn hỏng không ảnh hưởng đến tình trạng các thiết bị hoặc nguồn khác.

6.023 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY VỚI 02 NGƯỜI LÁI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay với 02 người lái với điều kiện vị trí của từng người lái phải được trang bị các thiết bị sau:

(1) Một đồng hồ đo tốc độ;

(2) Một đồng hồ đo độ cao khí áp;

(3) Một đồng hồ tốc độ lên xuống;

(4) Một đồng hồ chỉ lượn vòng và trượt cạnh (hoặc đồng hồ chỉ lượn vòng kết hợp với chỉ cạnh);

(5) Một đồng hồ trạng thái; và

(6) Một đồng hồ chỉ hướng bay.

(b) Các thiết bị bay tại vị trí của người lái phụ phải được đánh dấu, hiển thị và chiếu sáng giống như của người lái chính.

6.025 ĐỒNG HỒ TRẠNG THÁI DỰ PHÒNG ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện bay vận tải hàng không thương mại theo quy tắc bay IFR đối với các loại tàu bay sau đây với điều kiện tàu bay được trang bị một đồng hồ trạng thái dự phòng:

(1) Tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg; hoặc

(2) Tàu bay có cấu hình được phê chuẩn lớn hơn 9 hành khách;

(3) Trực thăng loại 1 hoặc 2.

(b) Đồng hồ trạng thái dự phòng này phải đáp ứng:

(1) Hoạt động độc lập với hệ thống hiển thị trạng thái bay khác;

(2) Được cấp nguồn liên tục trong suốt quá trình khai thác bình thường;

(3) Sau khi hệ thống cung cấp nguồn điện bình thường bị hỏng, nguồn phải được cấp trong ít nhất 30 phút từ một nguồn cung cấp độc lập với hệ thống cung cấp nguồn bình thường;

(4) Hiển thị rõ ràng cho tổ bay khi nguồn điện cung cấp khẩn nguy được sử dụng.

(c) Nếu đồng hồ trạng thái dự phòng này được sử dụng trong quá trình tàu bay liệng hoặc lộn vòng 360 độ, đồng hồ này có thể được sử dụng trong trường hợp không có đồng hồ đo tốc độ lên xuống;

(d) Hiển thị đèn báo khi đồng hồ trạng thái dự phòng này được cung cấp nguồn.

6.027 TỰ ĐỘNG LÁI

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trên mực bay 290 trừ khi tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động lái có khả năng tự động giữ mực bay đã lựa chọn.

(b) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trong những điều kiện dẫn đường tối thiểu theo quy định, trừ khi tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động lái để nhận và tự động hiệu chỉnh dữ liệu dẫn đường đầu vào đã được lựa chọn.

(c) Đối với vận tải hàng không thương mại: Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện bay vận tải hàng không thương mại với 01 người lái theo quy tắc bay IFR hoặc bay đêm với điều kiện tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động lái có khả năng tối thiểu thực hiện giữ độ cao và chế độ hướng.

6.030 HỆ THỐNG ỔN ĐỊNH CỦA TRỰC THĂNG THEO IFR ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác trực thăng theo quy tắc bay IFR để khai thác vận tải hàng không thương mại khi không có hệ thống duy trì cân bằng của tàu bay, trừ khi trực thăng đó có giấy phép của quốc gia chế tạo khẳng định tàu bay có đầy đủ sự cân bằng mà không cần hệ thống trên.

6.033 ĐÈN SỬ DỤNG TRÊN TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay đêm trừ khi tàu bay được trang bị với sự lắp đặt thích hợp:

(1) Các đèn dẫn đường;

(2) Đèn chống va chạm;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.033 quy định về hệ thống đèn trên tàu bay.

(3) Đèn hạ cánh (đối với khai thác trực thăng, có thể sử dụng một đèn hạ cánh); độ sáng của tất cả các đèn đó phải đạt độ sáng cần thiết giúp tổ bay điều khiển tàu bay an toàn;

(4) Một đèn pin tại từng vị trí của thành viên tổ lái; và

(5) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại:

(i) Các đèn chiếu sáng trong tất cả các khoang hành khách;

(ii) Hai đèn hạ cánh;

(iii) Một thiết bị hiển thị tình trạng hoạt động của tất cả các đèn.

Ghi chú: Những tàu bay được trang bị 01 đèn hạ cánh với 02 dây tóc riêng biệt phải đáp ứng được các yêu cầu đối với 02 đèn hạ cánh.

6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trong vùng trời RVSM trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Hai hệ thống thông báo độ cao độc lập;

(2) Một hệ thống cảnh báo độ cao;

(3) Một hệ thống tự động giữ độ cao;

(4) Một thiết bị hỏi đáp với khả năng thông báo độ cao có thể kết nối với hệ thống giữ độ cao.

6.037 THIẾT BỊ GẠT NƯỚC KÍNH BUỒNG LÁI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg nếu tàu bay được trang bị tại từng vị trí của người lái thiết bị gạt nước kính buồng lái hoặc các thiết bị tương đương để làm sạch kính buồng lái chống tích tụ của bụi bẩn do mưa.

6.040 THIẾT BỊ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trong thực tế có đóng băng hoặc có thể có đóng băng, ngoại trừ tàu bay được trang bị một thiết bị chống đóng băng thích hợp hoặc một thiết bị phá băng;

(b) Thiết bị chống đóng băng hoặc thiết bị phá băng làm nhiệm vụ ngăn ngừa hoặc làm tan băng trên kính buồng lái, cánh tàu bay, phần đuôi, cánh quạt và các bộ phận khác của tàu bay khi sự hình thành của băng gây ảnh hưởng không tốt tới sự an toàn của tàu bay;

(c) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trong thực tế có đóng băng hoặc có thể có đóng băng vào ban đêm, trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị phát hiện sự hình thành băng. Bất kỳ thiết bị nào phát hiện sự hình thành băng cũng không được gây nên phản quang và ánh sáng chói làm ảnh hưởng bất lợi tới tầm nhìn của tổ lái trong khi làm nhiệm vụ.

6.043 THIẾT BỊ RA ĐA THỜI TIẾT TRÊN TÀU BAY ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI.

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn lớn hơn 09 chỗ ngồi hành khách, trừ khi tàu bay được lắp đặt một ra đa thời tiết được phê chuẩn hoặc một thiết bị phát hiện mây giông;

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700 kg hoặc trực thăng, trừ khi tàu bay được lắp đặt một ra đa thời tiết;

(c) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách theo quy tắc bay IFR hoặc bay đêm bằng quy tắc bay VFR khi được thông báo thời tiết đang có mây giông hoặc tiềm ẩn những điều kiện nguy hiểm khác mà ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông không thể phát hiện được, trừ khi thiết bị đó hoạt động tốt với mọi điều kiện thời tiết;

(d) Trong trường hợp khai thác tàu bay chở khách, nếu ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông không hoạt động, tàu bay phải được điều khiển theo những chỉ dẫn và quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

(e) Không cần nguồn cung cấp điện dự phòng đối với ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông.

6.045 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TÀU BAY HẠ CÁNH TRÊN BIỂN

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay hạ cánh trên biển, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một mỏ neo;

(2) Một neo biển (phao hình phễu) để trợ giúp cho sự cơ động của tàu bay;

(3) Một còi hơi được nêu trong các quy định quốc tế về việc ngăn ngừa sự va chạm trên biển,

(4) Các thiết bị nổi đặc biệt được quy định tại Điều 6.170.

Ghi chú: Các tàu bay hạ cánh trên biển bao gồm cả các thủy phi cơ.

6.047 KHAI THÁC MỌI THỜI TIẾT

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay dưới các dạng sau trừ khi tàu bay được trang bị các thiết bị tương ứng sau đây:

(1) Thiết bị tiếp cận CAT II;

(2) Thiết bị tiếp cận CAT III;

(3) Cất cánh tầm nhìn hạn chế (dưới 800m RVR (2400ft)).

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.047 quy định yêu cầu đối với khai thác trong mọi điều kiện thời tiết.

(Xem tiếp Công báo số 1091 + 1092)

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