VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 18/VBHN-BGTVT ngày 23 tháng 10 năm 2019 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 875 + 876)

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)

Phần 5

PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY

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 [30]: (được bãi bỏ)

(b) [31]Xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm:

---

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

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

1. Các 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;

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

5. Việc xác nhận bảo dưỡng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.150.

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.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 5

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033 : QUY ĐỊNH MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG[32]

	ĐƠN XIN **PHÊ CHUẨN GIẤY CHỨNG NHẬN** **TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG** **APPLICATION FOR** **APPROVED MAINTERNANCE** **ORGANIZATION CERTIFICATE**	**HƯỚNG DẪN:** In hoặc đánh máy. Không viết vào những chỗ đậm màu, chỉ dành cho CAAV. Gửi bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn an toàn bay hoặc Người được CAAV ủy quyền. Nếu cần thêm khoảng trống, sử dụng tệp đính kèm. **INSTRUCTIONS:** Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment

A. THÔNG TIN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG ĐƯỢC PHÊ CHUẨN/ AMO INFORMATION:				
1. TÊN TỔ CHỨC HOẶC NGƯỜI NỘP HỒ SƠ AMO/NAME OF AMO APPLICANT OR HOLDER	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ (ĐƯỜNG PHỐ HOẶC SỐ HỘP THƯ BƯU ĐIỆN)/ PERMANENT ADDRESS (Street or PO Box Number)			
3. SỐ ĐIỆN THOẠI VÀ SỐ FAX/ TELEPHONE AND FAX	4. THÀNH PHỐ /CITY	BANG/TỈNH STATE/PROVINCE	MÃ BƯU CỤC MAIL CODE	QUỐC GIA COUNTRY
5. VỊ TRÍ CƠ SỞ HOẠT ĐỘNG CHÍNH/ LOCATION OF MAIN OPERATIONS BASE	7. VỊ TRÍ CÁC CƠ SỞ HOẠT ĐỘNG PHỤ/ LOCATION OF SATELLITE BASE(S)			

B. ĐƠN ĐƯỢC LẬP CHO MỤC ĐÍCH/ APPLICATION IS HEREBY MADE FOR:		
☐ 1. Cấp giấy chứng nhận AMO và các năng định để tiến hành bảo dưỡng, sửa chữa và đại tu được xác định dưới đây, và để phê chuẩn AMO Issuance of a AMO Certificate and associated ratings to conduct the maintenance, repairs and modifications identified below, and for the approval of the AMO.		
☐ 2. Gia hạn chứng nhận AMO hiện có và các năng định liên quan/ Renewal of existing AMO Certificate and associated ratings ☐ (a) Không thay đổi các năng định, loại và thiết bị/ Without changes to the currently approved ratings, classes and equipment. ☐ (b) Với việc bổ sung các năng định dưới đây cho việc phê chuẩn được yêu cầu/ With addition of ratings (s) identified below for which approval is requested. ☐ (c) Với việc xóa năng định dưới đây ra khỏi chỉ định khai thác/ With deletion of ratings (s) identified below from the operations specifications.	Giấy chứng nhận số/ AMO Certificate #:	Ngày hết hạn/ Expiration Date:

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 5

☐ 3. Sửa đổi chứng chỉ AMO hiện tại và năng định/ Amending the current AMO Certificate and associated ratings. ☐ (a) Thêm loại và năng định dưới đây cho việc phê chuẩn được yêu cầu/ By adding the ratings and classes identified below for which approval is requested. ☐ (b) Xóa bỏ loại và năng định dưới đây khỏi chỉ định khai thác/ By deleting the ratings and classes (s) identified below from the operations specifications.	Số chứng chỉ AMO/ AMO Certificate #:	Ngày hết hạn Expiration Date:

D. CÁC NĂNG ĐỊNH AMO/AMO RATINGS:

THÊM/ ADD	XÓA/ DELETE	NĂNG ĐỊNH/ RATING	LOẠI, MÔ TẢ/ CLASS/DESCRIPTTION	MÔ TẢ TRANG BỊ/ EQUIPMENT DESCRIPTION
☐	☐	**1.**		
☐	☐	**2.**		
☐	☐	**3.**		
☐	☐	**4.**		
☐	☐	**5.**		
☐	☐	**6.**		
☐	☐	**7.**		
☐	☐	**8.**		

Nếu cần thêm khoảng trống, vui lòng đính kèm thêm trang/If more space is needed, please attach additional page(s).

E. CÁC ĐÍNH KÈM THEO ĐƠN/ADDITIONAL APPLICATION ATTACHMENTS:

☐ 1. Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng/ AMO Procedures Manual	☐ 5. Giải trình năng lực/ Capability List(s)	☐ 9. Sơ đồ và mô tả về cơ sở/ Facility Description & Layout
☐ 2. Báo cáo phù hợp phần 5/ Part 5 Conformance Report	☐ 6. Danh sách nhà cung cấp và chức năng/ List of Service Providers & Functions	☐ 10. Chương trình huấn luyện/ Training Program
☐ 3. Lý lịch bộ máy điều hành/ Management Resumes	☐ 7. Đề nghị xác nhận bảo dưỡng/ Proposed Maintenance Release	☐ 11. Sổ tay chất lượng/ Quality Assurance Manual
☐ 4. Lý lịch nhân viên xác nhận bảo dưỡng/ Certifying Staff Resumes	☐ 8. Mẫu gói công việc/ Sample Work Package	☐ 12. Đề nghị hồ sơ năng lực/ Proposed Qualification Records

Nếu cần thêm khoảng trống, vui lòng đính kèm thêm trang/ If more space is needed, please attach additional page(s).

F. XÁC NHẬN CỦA NGƯỜI NỘP ĐƠN/ APPLICANT'S CERTIFICATION - Tôi xác nhận rằng tất cả trình bày và trả lời của tôi trên mẫu đơn này là hoàn chỉnh và đúng theo sự hiểu biết tốt nhất của tôi và tôi đồng ý rằng chúng được coi là một phần của cở sở để phê chuẩn bất kỳ giấy chứng nhận nào của Cục HKVN cho tôi./I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV certificate to me.

Tổ chức, cá nhân không được gian lận bằng cách tạo ra các thông tin sai nhằm mục đích nhận được cho mình hoặc bất kỳ người nào khác sự cấp, công nhận, gia hạn hoặc thay đổi bất kỳ giấy phép nào v...v/A person shall not with intent to deceive by making any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY THÁNG NĂM/ DATE	2. CHỮ KÝ NGƯỜI NỘP ĐƠN/APPLICANT SIGNATURE:
	3. ĐIỀN TÊN VÀ CHỨC VỤ CỦA NGƯỜI NỘP ĐƠN/PRINTED NAME AND TITLE OF APPLICANT:	

G. CHỨNG NHẬN CỦA CỤC HKVN/CAAV CERTIFICATION:		
1. ☐ **PHÊ CHUẨN với những năng định liên quan có số hiển thị ở trên/** **APPROVED with the associated ratings bearing the number shown above.** **Ngày hiệu lực/ Effective Date: _____ Ngày hết hạn/Expires On: _____**		
☐ **Gia hạn/Renewal** ☐ **không Sửa đổi/ without Amendments** ☐ **với Sửa đổi/with Amendments**		2. ☐ **KHÔNG PHÊ CHUẨN** **DISAPPROVED**
3. Chữ ký của người phê chuẩn/ Signature of Approving Official	4. Chức danh/Title	5. Ngày tháng năm/Date
FSSD Form 512B [0]2009	**Số kiểm soát/Control Number:**	

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) [33]Năng định hệ thống sinh lực:

(1) Cấp 1:

(i) Bảo dưỡng hệ thống sinh lực, bao gồm cả thay thế các chi tiết[34]:

(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) Sơn vỏ động cơ và các thiết bị;

(I) Phủ chất chống ô-xy hóa 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.

---

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

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

(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;

(xi) Dóng và điều chỉnh các cơ cấu điều khiển động cơ[35].

(c) Năng định cánh quạt:

---

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

(1) 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) [36]Đo công suất phát thiết bị vô tuyến; Đo các giá trị điều hòa, nhiễu và biến dạng của thiết bị thông tin.

(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;

---

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

(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) [37]Năng định thiết bị:

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.

D. Gia công, chế tạo các chi tiết đơn giản phục vụ cho công tác bảo dưỡng, cải tiến.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.067: LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC[38]

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.

---

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

[38] Tên Phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

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

c. Kế hoạch giờ công phải thường xuyên được cập nhật.

d. 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.

e. 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.

g. Các nhân viên kế hoạch, nhân viên kỹ thuật, 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 liên quan đến các chức năng cụ thể của họ bên trong AMO trước khi cho phép làm việc độc lập.

h. Để trợ giúp công tác đánh giá năng lực, phải có mô tả công việc cho từng vị trí.

i. 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.

k. Các nhân viên kỹ thuật 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.

l. 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.

m. Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng xác định khi nào tàu bay hoặc thiết bị tàu bay dủ điều kiện hoặc không đủ điều kiện cho phép khai thác.

n. 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 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) [39]Phụ trách đảm bảo chất lượng và an toàn;

(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.

---

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

(i) 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.

(k) [40]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 (nhân viên kỹ thuật có giấy phép, kiểm tra độc lập, giám sát viên có chức năng kép…) 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) [41]AMO phải có tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng 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;

---

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

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

2. 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 Hàng không Việt Nam 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 Hàng không Việt Nam 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. Chương trình đào tạo;

11. Quy trình thông báo các thay đổi của AMO;

12. Quy trình sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

13. 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;

14. 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;

15. 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;

16. 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;

17. Mô tả các quy trình được sử dụng để xác lập năng lực của đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay;

18. Mô tả các quy trình bảo dưỡng của AMO, bao gồm các quy trình kiểm tra đầu vào, kiểm tra không phá hủy và các quy trình khác của hoạt động bảo dưỡng;

19. Mô tả các quy trình để tuân thủ các thông báo kỹ thuật và các yêu cầu báo cáo của Phần 4 Bộ QCATHK;

20. Quy trình kiểm soát hoạt động bảo dưỡng thực hiện ngoài căn cứ;

21. Quy trình kiểm soát dụng cụ, thiết bị;

22. Các quy trình của AMO và hệ thống đảm bảo chất lượng;

23. Danh mục các Người khai thác tàu bay mà AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng;

24. Danh mục các tổ chức liên quan đến công việc bảo dưỡng;

25. Danh mục các cơ sở bảo dưỡng ngoại trường, bảo dưỡng nội trường, bảo dưỡng thiết bị;

26. 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 được 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) [42]Trong thời hạn 5 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.

---

[42] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

(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 ĐÀO TẠO NHÂN LỰC[43]

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

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

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.

g. 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 2 ĐIỀU 5.095[44] *(được bãi bỏ)*

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.097 HỒ SƠ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) [45]Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng tối thiểu phải bao gồm các thông tin sau:

(1) Họ và tên;

---

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

[45] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

(2) Ngày tháng năm sinh;

(3) Đào tạo cơ bản;

(4) Đào tạo loại/Đào tạo kỹ thuật;

(5) Đào tạo định kỳ;

(6) Kinh nghiệm;

(7) Năng định theo Giấy phép do Nhà chức trách hàng không cấp;

(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 tùy thuộc đội ngũ nhân viên có đầy đủ phòng làm việc để thực hiện các nhiệm vụ được phân công.

(d) Hàng 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 hóa trong quá trình bảo quản.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.137 : THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

(a) [46]Tất cả các thiết bị, dụng cụ và thiết bị kiểm tra cần thiết để quyết định chấp thuận hoặc tìm khiếm khuyết về đủ điều kiện bay phải được truy nguyên tới các chuẩn được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận thừa nhận hoặc chuẩn do Nhà chế tạo thiết bị quy định.

(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.

---

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

(c) 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)[47] Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;

(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;

---

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

(12) 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)[48] 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, nhân viên kỹ thuật 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;

---

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

(3) 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

(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 phòng độc[1];

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;

---

[1] Nội dung chữ viết tắt này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(4) Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn[2].

(c)[3] Mọi phương tiện và thiết bị lắp đặt trên tàu bay phải đáp ứng các quy định về đủ điều kiện bay.

(d)[4] Trước khi khai thác tàu bay không đăng ký mang quốc tịch Việt Nam nhưng do người khai thác Việt Nam khai thác với chương trình kiểm soát đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký phê chuẩn hoặc chấp thuận, 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)[5] Nếu thiết bị được 01 thành viên tổ lái sử dụng tại vị trí của người đó trong suốt chuyến bay, thiết bị đó phải được lắp đặt để thành viên tổ lái đó có thể vận hành được dễ dàng.

(g)[6] Nếu 01 thiết bị được sử dụng bởi từ 02 thành viên tổ lái trở lên, thiết bị đó phải được lắp đặt sao cho các thành viên sử dụng có thể vận hành được dễ dàng từ các vị trí của họ.

---

[2] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[3] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[4] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[5] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[6] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(h) 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.

(i) 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.

(j) 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 từ vị trí nhỏ nhất của góc lá cánh quạt cho tới vị trí góc lá cánh quạt đảo chiều tối đa, nhưng không nhất thiết phải hiển thị góc lá cánh quạt đảo chiều[7];

(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) 01 đồng hồ cảnh báo áp suất nhiên liệu độc lập cho từng động cơ hoặc 01 thiết bị cảnh báo chính cho tất cả động cơ, có khả năng ngăn cách từng mạch cảnh báo khỏi thiết bị cảnh báo chính[8].

(c) Cục HKVN có thể cho phép hoặc yêu cầu một số thiết bị khác đối với tàu bay động cơ tuôc-bin, đảm bảo độ an toàn cao hơn.

(d) ***(được bãi bỏ)***[9]

---

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

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

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

6.014 HỆ THỐNG THEO DÕI XU HƯỚNG VÀ TÌNH TRẠNG HOẠT ĐỘNG TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[10]

(a) Với hoạt động vận tải hàng không thương mại, chỉ được phép khai thác:

1. Tàu bay 01 động cơ tua-bin vào ban đêm hoặc theo IFR khi tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

2. Trực thăng có mức độ hoạt động cấp 3 trong các điều kiện thời tiết đối với việc bay bằng thiết bị (IMC) khi được trang bị hệ thống theo dõi độ rung trục truyền đuôi;

3. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa theo đăng ký vượt quá 3175 kg hoặc cấu hình ghế hành khách quá 9 chỗ, khi tàu bay đó được trang bị hệ thống theo dõi độ rung.

6.015 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

(a) [11]Các tổ chức, cá nhân được thực hiện các chuyến bay khi tàu bay được trang bị các thiết bị đo có khả năng hiển thị sau:

1. La bàn từ;

2. Đồng hồ chính xác chỉ thời gian theo giờ, phút và giây;

3. Đồng hồ đo độ cao khí áp với thang đo bằng feet và hectopascal, millibar, có thể đặt được bất kỳ khí áp nào trong khi bay;

4. Đồng hồ tốc độ đo bằng km/h (hoặc knot);

5. 01 số phương tiện và thiết bị khác theo quy định của Cơ quan có thẩm quyền.

(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) [12]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 01 cách dễ dàng, với sai số đọc tối thiểu do vị trí và góc nhìn về phía trước theo hướng bay.

---

[10] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

(d) Khi 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.

6.018 HỆ THỐNG TỰ ĐỘNG TRONG BUỒNG LÁI HIỆN ĐẠI[13]

Chỉ được khai thác tàu bay với các hệ thống tự động trong buồng lái hiện đại (buồng lái thủy tinh) khi tàu bay có đủ các hệ thống chỉ báo chân trời, hướng, tốc độ bay và độ cao cho tổ lái trong trường hợp hệ thống chính hoặc màn hình chính không hoạt động.

6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)[14]

Các chuyến bay chỉ được thực hiện theo IFR khi tàu bay được trang bị những thiết bị đáp ứng các yêu cầu về những chuyến bay đêm và những chuyến bay có điều khiển như sau:

(a) 01 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;

(b) Đối với vận tải hàng không thương mại, tàu bay phải có tối thiểu 02 đồng hồ đo độ cao khí áp hiển thị bằng kim và bằng số trừ các trường hợp sau:

1. Đối với tàu bay cánh quạt khai thác thương mại 01 người lái có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5.700 kg chỉ yêu cầu 01 đồng hồ đo cao khí áp;

---

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

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

2. Các thiết bị quy định điểm 1 và 2 khoản a của Điều 6.020 có thể được tích hợp thành 01 hệ thống mà phải đảm bảo các thiết bị của hệ thống này không được hỏng cùng 01 lúc.

(c) Đối với vận tải hàng không thương mại, tàu bay phải có 02 hệ thống tĩnh áp độc lập. Đối với tàu bay cánh quạt có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5.700 kg chỉ yêu cầu 01 hệ thống tĩnh áp kèm theo 01 nguồn tĩnh áp có thể thay thế.

(d) 01 đồng hồ chỉ nguồn điện cung cấp thích hợp với các thiết bị con quay hồi chuyển (gyroscopic instruments);

(e) 01 đồng hồ trong buồng lái chỉ nhiệt độ bên ngoài;

(g) Đối với vận tải hàng không thương mại, 01 nguồn điện thích hợp cho tất cả các thiết bị điện tử và vô tuyến, bao gồm:

1. 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 01 động cơ riêng biệt sao cho 01 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;

2. 02 nguồn cung cấp năng lượng độc lập (trong số các nguồn của tàu bay) trong đó có ít nhất 01 nguồn là 01 bơm vận hành bằng động cơ hoặc máy phát điện được lắp đặt sao cho 01 trong 02 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) [15]Chỉ được khai thác vận tải hàng không thương mại đối với các loại tàu bay sau đây khi tàu bay được trang bị 01 đồng hồ trạng thái dự phòng (chân trời nhân tạo) mà người lái có thể nhìn thấy rõ ràng:

1. Tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg; hoặc

2. Tàu bay có cấu hình được phê chuẩn lớn hơn 9 hành khách;

3. Trực thăng khai thác bay IFR trong vận tải hàng không thương mại (loại 1 hoặc 2).

(b) [16]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 tự động và bật sáng trong ít nhất 30 phút từ 01 nguồn cung cấp độc lập với hệ thống cung cấp nguồn bình thường;

4. Hiển thị rõ ràng ngay trên thiết bị cho tổ lái 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) [17]Khi đồng hồ trạng thái dự phòng có nguồn cấp riêng, phải có đèn báo cả trên thiết bị và trên bảng thiết bị khi nguồn điện này vào hoạt động.

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.

---

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

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

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

(b) Người khai thác tàu bay không 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[18]

(a) Các chuyến bay thông thường hoặc bay vòng ở khu vực sân bay vào ban đêm chỉ được thực hiện khi tàu bay được trang bị các đèn sau đây theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.033:

1. Các đèn dẫn đường;

2. Đèn chống va chạm;

(b) Các chuyến bay thông thường hoặc bay vòng ở khu vực sân bay vào ban đêm chỉ được thực hiện khi tàu bay được trang bị đèn như sau:

1. 01 đèn hạ cánh, đối với tàu bay khai thác hàng không chung;

2. 01 đèn hạ cánh chiếu sáng theo phương đứng, đối với trực thăng;

3. 02 đèn hạ cánh, với khai thác hàng không thương mại.

4. 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.

(c) Các chuyến bay thông thường hoặc bay vòng ở khu vực sân bay vào ban đêm chỉ được thực hiện khi tàu bay được trang bị:

1. Đèn chiếu sáng cho các đồng hồ trong buồng lái và thiết bị cần thiết cho thành viên tổ lái;

---

[18] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Đèn chiếu sáng để thành viên tổ lái có thể đọc được bản đồ bay trong mọi điều kiện ánh sáng;

3. Đèn chiếu sáng cho tất cả các khoang hành khách;

4. 01 đèn pin ở mỗi vị trí làm việc của tiếp viên hàng không.

6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC (RVSM)[19]

(a) Tàu bay chỉ được bay trong vùng trời RVSM khi đáp ứng các yêu cầu về RVSM tại Phụ lục 1 Điều 6.035 và được trang bị:

1. 02 hệ thống khí áp báo độ cao độc lập hiển thị mực bay;

2. 01 hệ thống cảnh báo độ cao đưa ra cảnh báo cho tổ lái khi có sự sai lệch độ cao lớn hay nhỏ hơn ±90 m (300 ft) so với mực bay được chọn.

3. 01 hệ thống tự động giữ độ cao theo mực bay được chọn;

4. 01 thiết bị phát đáp gắn với hệ thống tự giữ độ cao.

(b) Để duy trì phê chuẩn RVSM nhà khai thác phải kiểm chứng tính năng duy trì mực bay cho:

1. Tối thiểu 02 tàu bay cho từng loại tàu bay ít nhất 01 lần trong 02 năm hoặc 1000 giờ bay tùy theo điều kiện nào đến sau; và

2. 01 tàu bay nếu chỉ có 01 tàu cho loại tàu bay ít nhất 01 lần trong 02 năm.

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.

---

[19] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) Người khai thác 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) [20]Chỉ được khai thác tàu bay vận chuyển hành khách khi tàu bay được lắp đặt 01 ra đa thời tiết hoạt động tốt hoặc thiết bị phát hiện thời tiết, với tàu bay:

1. Được trang bị động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tăng áp;

2. Có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc có cấu hình ghế chở hành khách trên 09 chỗ;

3. Là trực thăng.

(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)[21] Với hoạt động khai thác có yêu cầu thiết bị phát hiện thời tiết, chỉ được phép bay vận chuyển hành khách theo quy tắc bay bằng thiết bị hoặc bay đêm bằng mắt thường khi không 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 thể phát hiện được 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;

---

[20] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 11 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

(e) 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: (bị bãi bỏ)[22]

6.046 TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ (EFB)[23]

a. Các cá nhân, tổ chức chỉ được phép khai thác tàu bay với EFB khi việc sử dụng EFB đã được sự chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam cho Người khai thác tàu bay và:

1. EFB được sử dụng như 01 nguồn thông tin chính để thực hiện các chức năng theo yêu cầu đủ điều kiện bay, các yêu cầu về khai thác và vùng trời;

2. EFB được coi là 01 nguồn thông tin cần thiết cho khai thác tàu bay an toàn.

b. Các thiết bị EFB và phần cứng liên quan, có sự tác động qua lại với các hệ thống máy bay phải đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay.

c. Chỉ được khai thác tàu bay sử dụng EFB khi đảm bảo rằng trong trường hợp EFB lỗi vẫn sẵn sàng đầy đủ thông tin cho tổ lái thực hiện chuyến bay 01 cách an toàn.

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:

---

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

[23] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) 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

CHƯƠNG C: THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ DẪN ĐƯỜNG

6.050 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ THÔNG TIN VÔ TUYẾN[24]

(a) [25]Chỉ được khai thác tàu bay khi được trang bị thiết bị thông tin liên lạc vô tuyến:

1. Trong chuyến bay có điều khiển;

2. Theo quy tắc bay bằng thiết bị;

3. Bay đêm.

(b) [26]Thiết bị thông tin vô tuyến được lắp đặt trên tàu bay phải đáp ứng:

1. Thông tin liên lạc 02 chiều để phục vụ chuyến bay có điều khiển;

2. Tiếp nhận thông tin khí tượng bất cứ lúc nào trong suốt chuyến bay; và

3. Thông tin liên lạc 02 chiều tại bất cứ thời điểm nào trong chuyến bay với ít nhất 01 trạm liên lạc và với các trạm khác theo tần số tương thích được quy định bởi nhà chức trách hàng không;

4. Thông tin với tần số liên lạc khẩn cấp 121.5 MHz và/hoặc 406 MHz; và

5. Tuân thủ với loại RCP đối với các quy định của vùng trời bay qua.

(c) Tàu bay được khai thác theo quy tắc bay bằng thiết bị cần phải có hai phương pháp tiếp nhận thông tin độc lập từ dịch vụ không lưu.

---

[24] Tên Điều này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 14 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[25] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 14 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[26] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 14 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Đối với chuyến bay yêu cầu nhiều hơn 01 thiết bị thông tin liên lạc thì các thiết bị đó phải độc lập với nhau, sao cho khi thiết bị này hỏng không làm ảnh hưởng tới thiết bị khác.

(e) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay theo quy tắc bay IFR với hai người lái, trừ khi tàu bay được trang bị bảng lựa chọn âm thanh có thể sử dụng được đối với cả hai người lái.

(g) [27]Khi khai thác tàu bay không có thiết bị thông tin vô tuyến, người khai thác phải có sự cho phép trước khi khai thác ở vùng trời có yêu cầu những thiết bị này.

6.052 LIÊN LẠC THEO TÍNH NĂNG (PBC)[28]

a. Đối với chuyến bay trong vùng trời xác định hoặc trên các tuyến đường bay có yêu cầu về loại tính năng thông tin liên lạc theo yêu cầu (RCP) được quy định, Người khai thác chỉ được khai thác tàu bay khi:

1. Các thiết bị thông tin liên lạc được lắp đặt và hoạt động phù hợp với các loại RCP quy định;

2. Cục HKVN chấp thuận cho Người khai thác tàu bay được khai thác trong vùng trời đó.

b. Đối với các khu vực hoạt động khai thác đòi hỏi các thiết bị thông tin liên lạc phải đáp ứng các quy định về đặc tính kỹ thuật RCP đối với liên lạc dựa trên tính năng (PBC), ngoài những yêu cầu ở Điều 6.050, máy bay phải đáp ứng các điều kiện sau:

1. Được trang bị thiết bị thông tin liên lạc để máy bay được khai thác đáp ứng các đặc tính kỹ thuật RCP theo quy định;

2. Có thông tin liên quan đến đặc tính kỹ thuật RCP quy định trong AFM hoặc tài liệu khác được Quốc gia thiết kế tàu bay hoặc Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn;

---

[27] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 14 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

3. Có thông tin liên quan đến đặc tính kỹ thuật RCP quy định trong Danh mục thiết bị tối thiểu (MEL).

6.053 THIẾT BỊ THÔNG TIN VÔ TUYẾN ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[29]

a. Chỉ được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi tàu bay được trang bị 02 thiết bị thông tin vô tuyến độc lập có khả năng thông tin vô tuyến 02 chiều tại mọi thời điểm trong quá trình bay và vùng trời bay với:

1. Tối thiểu 01 trạm liên lạc;

2. Bất kỳ trạm liên lạc khác ở những tần số được quy định bởi nhà chức trách hàng không;

3. Theo loại RCP được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận khai thác trong vùng trời đó.

b. Chỉ được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại khi được trang bị thiết bị thông tin vô tuyến có khả năng tiếp nhận các thông tin khí tượng trong suốt quá trình bay.

6.055 TAI NGHE TRÙM ĐẦU VÀ ỐNG NÓI

(d) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại trừ khi được trang bị một ống nói hoặc thiết bị tương đương tại từng vị trí của các thành viên tổ lái trong khi làm nhiệm vụ.

(b) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay với một người lái theo quy tắc bay IFR hoặc ban đêm nếu tàu bay được trang bị một tai nghe trùm đầu và ống nói hoặc tương đương và một nút điều khiển phát trên cần lái.

(c) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác chuyến bay trực thăng có điều khiển nếu tàu bay được trang bị một tai nghe trùm đầu và ống nói hoặc tương đương và một nút điều khiển trên cần lái.

(d) Những người tham gia khai thác tàu bay trong chuyến bay được kiểm soát cần phải có một ống nói hoặc thiết bị tương đương tại từng vị trí của các thành viên tổ lái trong khi làm nhiệm vụ.

---

[29] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 16 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.057 HỆ THỐNG PHÁT THÔNG BÁO ĐỘ CAO[30]

a. Tàu bay chỉ được phép khai thác khi được trang bị thiết bị phát thông báo độ cao khí áp và thiết bị này luôn luôn phải hoạt động theo các yêu cầu của Phụ lục 10 của ICAO, Quyển IV. Trong trường hợp không được trang bị thiết bị phát thông báo này, tàu bay chỉ được khai thác khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép.

1. Tàu bay phải được cấp 01 mã số nhận dạng địa chỉ 24 bit tuần tự và riêng biệt, mã số này Cục Hàng không Việt Nam cấp cho thiết bị phát được lập trình trước khi đưa tàu bay vào khai thác.

b. Tàu bay chỉ được khai thác ở độ cao trên mực bay FL290 khi được trang bị hệ thống có thể tự động phát thông báo độ cao khí áp"

c. Tàu bay chỉ được khai thác vận tải hàng không thương mại khi tàu được trang bị hệ thống có thể tự động phát thông báo độ cao khí áp đối với các chuyến bay như sau:

1. Với các chuyến bay trong nước, khai thác theo các yêu cầu của ATS Việt Nam.

2. Với các chuyến bay quốc tế có nguồn dữ liệu về độ cao khí áp với độ chính xác 7.62 m (25ft) hoặc tốt hơn.

d. Vì lý do cập nhật các yêu cầu quốc tế, người khai thác phải đảm bảo rằng các hệ thống tự động phát thông báo chế độ S được lắp đặt với trạng thái trên không, dưới mặt đất, nếu máy bay được trang bị các phương tiện xác định trạng thái này.

6.060 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được trang bị một thiết bị dẫn đường được hoạt động:

(1) Theo kế hoạch bay;

(2) Theo quy định của đặc tính dẫn đường theo yêu cầu (RNP);

(3) Theo quy định về dịch vụ không lưu.

(b) [31]Dẫn đường theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) được thực hiện không dùng thiết bị dẫn đường mà bằng các mốc cố định dưới mặt đất quan sát được bằng mắt thường nếu như không bị nhà chức trách hạn chế về:

---

[30] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 17 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[31] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 18 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Tuyến bay và vùng bay;

2. Các điều kiện khí hậu;

3. Loại tàu bay.

(c) [32]Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay được trang bị thiết bị dẫn đường đầy đủ để đảm bảo rằng khi 01 thiết bị hỏng tại bất kỳ thời điểm nào trong chặng bay, thiết bị còn lại sẽ có khả năng tiếp tục dẫn đường cho tàu bay đáp ứng các quy định tại điều khoản này.

(d) [33]Mỗi hệ thống dẫn đường vô tuyến phải có 01 ăng-ten độc lập. Trong trường hợp có hỗ trợ bằng việc lắp đặt ăng-ten không dây để đảm bảo hỗ trợ liên tục, thì chỉ yêu cầu 01 ăn-ten cho các hệ thống.

(e) [34]Nếu hoạt động khai thác bay yêu cầu nhiều hơn 01 thiết bị dẫn đường, mỗi thiết bị phải hoạt động độc lập để đảm bảo rằng bất kỳ 01 thiết bị nào hỏng cũng không làm ảnh hưởng đến thiết bị khác.

6.063 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC (RNP VÀ MNPS)

(a) [35]Chỉ được khai thác tàu bay trong vùng trời có yêu cầu về dẫn đường theo tính năng khi thiết bị dẫn đường của tàu bay liên tục cung cấp thông tin đi và đến tại mọi điểm trên đường bay cho tổ lái với độ chính xác theo quy định. Các yêu cầu về khai thác PBN được quy định tại Điều 10.363 của Phần 10 Bộ QCATHK.

(b) [36]Đối với khu vực khai thác đòi hỏi đặc tính dẫn đường theo tính năng, ngoài những yêu cầu quy định ở Điều 6.060, máy bay phải:

---

[32] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 18 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[33] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 18 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[34] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 18 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

1. Được trang bị thiết bị dẫn đường cho phép tàu bay có thể khai thác theo các đặc tính dẫn đường theo quy định;

2. Có thông tin liên quan đến các đặc tính dẫn đường quy định trong AFM hoặc tài liệu tương đương được Quốc gia thiết kế tàu bayhoặc Quốc gia đăng ký phê chuẩn;

3. Có thông tin liên quan đến các đặc tính dẫn đường quy định trong MEL.

(c)[37] *(được bãi bỏ)*

(d) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trong MNPS, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Đối với khai thác không hạn chế tốc độ, hai hệ thống dẫn đường tầm xa độc lập; hoặc

(2) Đối với những đường bay đặc biệt được báo trước, một hệ thống dẫn đường tầm xa.

6.064 THIẾT BỊ HỖ TRỢ KHAI THÁC MNPS[38]

a. Đối với chuyến bay trong vùng trời xác định theo Thỏa thuận dẫn đường khu vực, khi có quy định về tính năng dẫn đường tối thiểu (MNPS), tàu bay phải được trang bị thiết bị dẫn đường có khả năng liên tục cung cấp cho tổ bay các thông tin về vị trí điểm xuất phát, điểm đến kế tiếp tại mọi vị trí của hành trình với độ chính xác theo quy định.

b. Chỉ được phép khai thác tàu bay trong vùng trời có yêu cầu MNPS khi tàu bay được trang bị:

1. Hai hệ thống dẫn đường tầm xa độc lập, khi khai thác không hạn chế;

2. Hệ thống dẫn đường tầm xa, khi khai thác ở những đường bay đặc biệt định trước.

c. Thiết bị dẫn đường yêu cầu để khai thác trong vùng trời MNPS phải thuận tiện cho phi công ở vị trí làm việc có thể nhìn thấy và sử dụng được.

---

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

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

6.065 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG SỬ DỤNG QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay trong những tình huống yêu cầu tiếp cận hạ cánh xuống một sân bay trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị nếu tàu bay được trang bị thiết bị vô tuyến thích hợp để thực hiện việc tiếp cận bằng thiết bị tới những địa điểm theo kế hoạch và những sân bay kế tiếp.

(b) Thiết bị dẫn đường được lắp đặt trên tàu bay phải có khả năng tiếp nhận tín hiệu dẫn đường tới địa điểm mà từ đó có thể thực hiện hạ cánh bằng mắt.

6.066 GIÁM SÁT THEO TÍNH NĂNG (PBS)[39]

a. Tàu bay phải được lắp đặt thiết bị giám sát luôn sẵn sàng hoạt động tuân thủ theo các quy định của đơn vị cung cấp dịch vụ không lưu.

b. Ngoài những yêu cầu tại khoản a điều này, máy bay chỉ được phép khai thác trong khu vực có yêu cầu thiết bị giám sát phù hợp với tính năng giám sát theo yêu cầu (RSP) để khai thác PBS khi:

1. Được trang bị thiết bị giám sát luôn sẵn sàng hoạt động theo tính năng kỹ thuật RSP;

2. Có thông tin liên quan đến các tính năng kỹ thuật RSP quy định trong AFM hoặc tài liệu tương đương được quốc gia thiết kế tàu bay hoặc Quốc gia đăng ký phê chuẩn;

3. Có thông tin liên quan đến các tính năng kỹ thuật RSP quy định trong MEL.

6.067 QUẢN LÝ DỮ LIỆU DẪN ĐƯỜNG ĐIỆN TỬ

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay sử dụng dữ liệu dẫn đường điện tử đã được xử lý để áp dụng trong khi bay và trên mặt đất, trừ khi:

(1) Đã được Cục HKVN phê chuẩn quy trình khai thác để đảm bảo việc cung cấp đúng thời gian, cài đặt và sử dụng phiên bản cập nhật và không thể thay đổi của dữ liệu dẫn đường điện tử;

(2) Dữ liệu dẫn đường điện tử được cung cấp đáp ứng các tiêu chuẩn được chấp thuận về tính toàn vẹn;

(3) Dữ liệu dẫn đường điện tử phải tương thích với các chức năng thiết kế của thiết bị sẽ sử dụng chúng.

---

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

(b) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay sử dụng dữ liệu dẫn đường điện tử với điều kiện phiên bản cập nhật và không thể thay đổi được của dữ liệu dẫn đường điện tử đã được cài đặt và sử dụng trước chuyến bay. Người khai thác tàu bay chỉ được phép tiếp tục sử dụng phiên bản dữ liệu dẫn đường điện tử đã hết hạn trong vòng 10 ngày kể từ ngày hết hạn, với điều kiện các dữ liệu điện tử liên quan đến khu vực khai thác được kiểm tra, đối chiếu với tài liệu dẫn đường bay có hiệu lực và khẳng định rằng các dữ liệu này không bị thay đổi.

6.068 KHAI THÁC VỚI THIẾT BỊ HỖ TRỢ TIẾP CẬN VÀ HẠ CÁNH[40]

a. Các cá nhân, tổ chức được phép khai thác với sự hỗ trợ của bất kỳ thiết bị nào sau đây khi việc lắp đặt thiết bị, hoạt động và quy trình vận hành thiết bị được CAAV phê chuẩn:

1. Hạ cánh tự động
2. Màn hình phía trước (head-up);
3. Các hệ thống nhìn xa nâng cao;
4. Các hệ thống nhìn xa kết hợp;
5. Các hệ thống nhìn xa ban đêm bằng hình ảnh.

6.069 LẮP ĐẶT THIẾT BỊ[41]

Các thiết bị tàu bay phải được lắp đặt đảm bảo trong trường hợp bất kỳ thiết bị của hệ thống thông tin liên lạc, dẫn đường, giám sát hoặc hệ thống kết hợp các hệ thống trên bị hỏng sẽ không ảnh hưởng đến độ an toàn của thiết bị khác thuộc hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát.

CHƯƠNG D: THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ CẢNH BÁO

6.070 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI HỆ THỐNG CẢNH BÁO

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực nếu tàu bay được trang bị một thiết bị cảnh báo (bằng âm thanh) vượt quá tốc độ số MACH.

---

[40] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 20 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

(b) Đối với những tàu bay có tăng áp buồng kín, khi đưa vào khai thác ở những độ cao có áp suất khí quyển nhỏ hơn 376 hPa (độ cao trên 25,000 ft) phải được trang bị một thiết bị có thể đưa ra cảnh báo chính xác cho tổ lái tình trạng giảm áp suất buồng kín có khả năng gây nguy hiểm.

(c) [42] Chỉ được phép khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh trên 5.700 kg trong vận tải hàng không thương mại khi có phương tiện báo cho người lái biết sự cố của hệ thống sưởi ấm ống không tốc.

6.073 THIẾT BỊ CẢNH BÁO CÀNG BẰNG ÂM THANH

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay với hệ thống càng thu thả được nếu tàu bay được trang bị một thiết bị cảnh báo càng bằng âm thanh và cảnh báo liên tục khi càng tàu bay không được thả hoàn toàn, vào khóa hoặc cánh tà đã được thả vượt quá vị trí:

(1) Được chỉ rõ trong AFM về cấu hình lấy độ cao bay vòng tối đa[43];

(2) Khi càng được thả theo chế độ bình thường.

(b) Hệ thống cảnh báo này phải đảm bảo:

(1) Không thể ngắt được bằng tay;

(2) Được trang bị thêm hệ thống kích hoạt tay ga;

(3) Có thể sử dụng một số bộ phận của hệ thống kích hoạt tay ga.

6.075 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘ CAO[44]

a. Người khai thác tàu bay không được khai thác loại tàu bay sau trừ khi được trang bị 01 hệ thống cảnh báo độ cao:

1. Tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực;

2. Tàu bay động cơ tuốc-bin:

i. Có số ghế chở khách được phê chuẩn lớn hơn 09;

---

[42] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[43] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 22 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[44] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 23 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

ii. Có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg.

b. Hệ thống cảnh báo độ cao phải có khả năng cảnh báo tổ lái:

1. Tàu bay gần tới điểm tiếp cận so với độ cao đã được lựa chọn (tiếp cận trên hoặc tiếp cận dưới);

2. Ít nhất bằng 01 tín hiệu âm thanh khi tàu bay trên hoặc dưới độ cao đặt trước;

c. Giới hạn cảnh báo không vượt quá 90 m (300 ft)

6.077 HỆ THỐNG CẢNH BÁO GẦN MẶT ĐẤT

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi được trang bị hệ thống cảnh báo gần mặt đất, nếu tàu bay có:

(1) Trọng lượng cất cánh được phê chuẩn lớn hơn 5700 kg;

(2) Với trực thăng khai thác ở chế độ IFR[45]:

i. Trọng lượng cất cánh tối đa vượt quá 3.175 kg; hoặc

ii. Cấu hình ghế hành khách vượt quá 09 chỗ.

(b) [46] 01 hệ thống cảnh báo gần mặt đất phải tự động cung cấp cho tổ lái tín hiệu cảnh báo đặc biệt, khi tàu bay có nguy cơ ở tình trạng gần mặt đất.

(c) Hệ thống cảnh báo gần mặt đất được lắp đặt phải có chức năng cảnh báo địa hình phía trước để cảnh báo địa hình không an toàn;

(d) Hệ thống cảnh báo gần mặt đất phải tự động cung cấp tín hiệu cảnh báo bằng âm thanh, các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt và những cảnh báo đặc biệt cho tổ lái khi tàu bay ở tình trạng gần mặt đất, bao gồm:

(1) Tốc độ giảm độ cao quá mức cho phép;

(2) Tàu bay quá gần địa hình;

(3) Mất độ cao sau khi cất cánh hoặc bay lại;

(4) Khoảng địa hình không an toàn khi tàu bay không ở cấu hình chuẩn bị hạ cánh:

(i) Càng không ở vị trí khóa khi thả;

(ii) Cánh tà không ở vị trí hạ cánh.

(5) Nằm dưới đường tầm hạ cánh.

---

[45] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 24 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[46] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 24 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.080 HỆ THỐNG TRÁNH VA CHẠM TRÊN KHÔNG (ACAS)[47]

a. Chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg hoặc được phê chuẩn chở quá 19 hành khách khi được trang bị 01 hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS II) phụ hợp với quy định trong Phụ ước 10 ICAO, quyển 4.

b. Những tàu bay sau đây phải trang bị 01 hệ thống ACAS II:

1. Tất cả máy bay;

2. Tất cả trực thăng;

3. Bất kỳ hạng và cấp tàu bay nào có sử dụng dịch vụ ATC.

c. Khi được lắp đặt, ACAS phải hoạt động theo quy định trong Phụ ước 10 ICAO, Quyển 4.

6.083 HỆ THỐNG CẢNH BÁO TRƯỚC GIÓ CẮT ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN PHẢN LỰC[48]

a. Mọi tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg hoặc đăng ký chở trên 09 hành khách phải trang bị hệ thống cảnh báo trước gió cắt.

b. Hệ thống này phải có khả năng cung cấp kịp thời cho người lái cảnh báo trước gió cắt bằng tín hiệu nhìn thấy hoặc nghe thấy và những thông tin cần thiết giúp người lái tiếp cận an toàn hoặc bay vòng hoặc tránh gió nếu cần thiết.

6.085 THIẾT BỊ PHÁT HIỆN BỨC XẠ ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay ở độ cao 15000 mét (49000 fit) trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị:

(1) Để đo và liên tục chỉ ra lượng sóng bức xạ vũ trụ (ví dụ lượng bức xạ ion và nitron của dải ngân hà và mặt trời) và lượng tích lũy trên mỗi chuyến bay;

(2) Để đo và liên tục chỉ ra lượng phóng xạ tích lũy trên từng chuyến bay.

(b) Màn hình hiển thị của thiết bị phát hiện bức xạ phải được các thành viên tổ lái nhìn và đọc dễ ràng.

---

[47] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 25 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[48] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 26 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.087 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘNG ÁP

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay theo IFR trừ khi tàu bay đó có một thiết bị sưởi ấm ống không tốc với một đèn hổ phách mà tổ lái có thể nhìn thấy. Thiết bị này phải cảnh báo tổ lái khi một trong hai trường hợp xảy ra:

(1) Hệ thống sưởi ấm ống không tốc ở vị trí "Tắt"; hoặc

(2) Hệ thống sưởi ấm ống không tốc ở vị trí "Mở" và những bộ phận của ống không tốc được sưởi ấm không hoạt động.

(b) [49]Được phép lắp đặt 01 hệ thống tích hợp cảnh báo tổ lái trong trường hợp hệ thống ống không tốc không hoạt động.

CHƯƠNG E: THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

6.090 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU CHUYẾN BAY (FR)[50]

a. FR phải đáp ứng các yêu cầu chung như sau:

1. Được xây dựng, lắp đặt, cài đặt để bảo vệ tốt nhất những dữ liệu ghi lại và có thể bảo quản, phục hồi và sao chép những dữ liệu đó;

2. Đáp ứng được các yêu cầu về hoạt động, chịu được tai nạn và chống cháy;

3. Không bị tắt trong chuyến bay;

4. Được vô hiệu khi kết thúc 01 chuyến bay có xảy ra tai nạn hoặc sự cố;

5. Không bị kích hoạt trở lại sau khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố nghiêm trọng, nếu như chưa được tháo ra theo quy định trong Phần 9 Bộ QCATHK và Phụ lục 13 Công ước về hàng không dân dụng quốc tế.

b. FR chịu được va đập gồm 01 hoặc nhiều hệ thống sau đây:

1. Thiết bị ghi tham số bay (FDR);

2. Thiết bị ghi giọng nói buồng lái (CVR);

3. Thiết bị ghi hình trong chuyến bay (AIR);

4. Thiết bị ghi dữ liệu liên kết (DLR).

---

[49] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 27 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

c. FR khối lượng nhẹ bao gồm 01 hay nhiều những hệ thống sau đây:

1. Hệ thống ghi dữ liệu tàu bay (ADRS);

2. Hệ thống ghi âm buồng lái (CARS);

3. Hệ thống ghi hình trong chuyến bay (AIRS);

4. Hệ thống ghi dữ liệu liên kết (DLRS).

d. Người khai thác tàu bay có lắp FR phải tiến hành kiểm tra hoạt động và đánh giá dữ liệu ghi lại của hệ thống FR để đảm bảo các FR luôn ở tình trạng sử dụng được theo quy định và phê chuẩn của Cục HKVN tại Phụ lục 1 Điều 6.090 về những yêu cầu bổ sung liên quan đến tình trạng luôn sử dụng được.

đ. Người khai thác phải đảm bảo đủ khả năng cung cấp các tham số FDR và ADRS của tàu bay cho Cục HKVN dưới dạng dữ liệu điện tử để phục vụ công tác điều tra tai nạn, sự cố, có xét đến sự phát triển của kỹ thuật thế giới về loại dữ liệu này.

e. Thông tin dạng hình ảnh hay dữ liệu kết nối có thể được ghi lại trên CVR, FDR, CARS hoặc ADRS.

g. Đối với máy bay có khối lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg và được phép chở trên 19 hành khách có đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại được nộp kể từ ngày 01/01/2021 phải được trang bị các thiết bị để người khai thác phục hồi các dữ liệu bay trong khoảng thời gian phù hợp và được Cục HKVN phê chuẩn. Các yêu cầu tối thiểu để phê chuẩn thiết bị khôi phục dữ liệu FR được quy định Phụ lục 2 Điều 6.090 về Khôi phục dữ liệu chuyến bay.

h. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép sử dụng dữ liệu của CVR, CARS, AIR loại A và AIRS loại A vào mục đích khác ngoài mục đích điều tra tai nạn, sự cố tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK (hoặc SARPS của ICAO Annex 13), khi được Cục HKVN cho phép. Các trường hợp ngoại lệ của việc sử dụng dữ liệu bay được quy định tại Phụ lục 3 Điều 6.090.

i. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép sử dụng dữ liệu của FDR, ADRS, AIR/AIRS loại B và C vào mục đích khác ngoài mục đích điều tra tai nạn, sự cố tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK (hoặc SARPS tại Phụ ước 13 của ICAO) khi các dữ liệu ghi lại này được bảo vệ theo quy định tại Phần 1, yêu cầu của Hệ thống quản lý an toàn (SMS) (hoặc SARPS tại Phụ ước 19 của ICAO).

6.091 KẾT CẤU VÀ CÀI ĐẶT CỦA THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU CHUYẾN BAY (FR)[51]

a. FR phải được xây dựng, lắp đặt, cài đặt để có thể bảo vệ tốt nhất những dữ liệu ghi lại và có thể bảo quản, phục hồi và sao chép những dữ liệu đó. FR phải đáp ứng được các yêu cầu về chịu được tai nạn và chống cháy.

b. Hộp chứa FDR không tháo rời phải:

1. [52]Có màu da cam nổi bật;

2. Có 01 lớp băng phản chiếu được dán vào mặt ngoài của thiết bị giúp nó có thể hoạt động ở dưới nước;

3. Được gắn chắc chắn 01 thiết bị định vị dưới nước tự kích hoạt, hoạt động ở tần số 37.5 kHz và thiết bị này phải có thời gian hoạt động tối thiểu 90 ngày. Quy định này bắt buộc áp dụng chậm nhất trước ngày 01/01/2018.

c. Hộp chứa FR tự tháo rời phải:

1. Sơn màu cam riêng biệt, tuy nhiên bề mặt nhìn thấy được từ bên ngoài tàu bay có thể sơn màu khác;

2. Mang theo vật liệu phản chiếu để dễ xác định vị trí;

3. Gắn thiết bị ELT tự kích hoạt.

d.[53] FDRs, ADRS, AIRs hoặc AIRS trên các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam không được phép sử dụng:

1. Màng kim loại khắc thông tin;

2. Phim nhựa;

3. Dữ liệu dạng tương tự sử dụng điều tần;

4. Băng từ.

---

[51] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 29 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[52] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm a Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[53] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm b Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

e.[54] Người khai thác không được sử dụng CVR và CARS nối dây hoặc băng từ trên các tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam.

g.[55] Đối với tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu từ ngày 01/01/2023, chức năng xóa được vận hành bởi tổ lái phải được trang bị trong buồng lái và khi được kích hoạt sẽ sửa đổi bản ghi CVR và AIR để dữ liệu ghi không thể lấy lại bằng cách sử dụng các kỹ thuật sao chép hoặc phát lại thông thường. Việc lắp đặt chức năng xóa phải được thiết kế để ngăn ngừa việc kích hoạt trong suốt chuyến bay. Ngoài ra, xác suất vô tình kích hoạt chức năng xóa trong khi tai nạn cũng sẽ được giảm thiểu. Chức năng xóa nhằm ngăn chặn truy cập vào bản ghi CVR và AIR bằng cách phát lại hoặc sao chép bình thường nhưng sẽ không ngăn các cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay truy cập vào các bản ghi đó bằng các kỹ thuật sao chép hoặc phát lại chuyên biệt.

h.[56] Các hệ thống ghi thông tin chuyến bay phải được lắp đặt để chúng nhận được nguồn điện từ một kênh cung cấp với độ tin cậy tối đa cho hoạt động của hệ thống ghi thông tin chuyến bay mà không gây nguy hiểm cho các thiết bị khác.

i.[57] Trạng thái hoạt động của thiết bị ghi thông tin chuyến bay: FDR hoặc ADRS, CVR hoặc CARS, AIR hoặc AIRS phải bắt đầu được ghi lại trước khi tàu bay tự di chuyển, ghi liên tục cho đến khi tàu bay dừng lại hẳn và các động cơ được tắt. Ngoài ra, tùy thuộc vào nguồn điện sẵn có CVR hoặc CARS, AIR hoặc AIRS phải bắt đầu ghi sớm nhất có thể trong quá trình kiểm tra buồng lái trước khi khởi động động cơ để bắt đầu chuyến bay cho đến khi kiểm tra buồng lái ngay sau khi tắt động cơ để kết thúc chuyến bay.

---

[54] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm c Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[55] Khoản này được bổ sung theo quy định tại điểm d Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[56] Khoản này được bổ sung theo quy định tại điểm d Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[57] Khoản này được bổ sung theo quy định tại điểm d Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

6.092 YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN CHUYẾN BAY (FDR)[58]

a. [59]FDR phải có khả năng lưu giữ thông tin đã ghi trong thời gian như sau:

1. Đối với tàu bay (tàu bay cánh bằng): FDR phải có khả năng lưu trữ thông tin đã ghi ít nhất 25 giờ khai thác gần nhất trừ tàu bay quy định tại khoản e Điều 6.093 Phần này phải ghi được ít nhất thông tin trong 30 phút khai thác gần nhất và các thông tin cất cánh trước đó.

2. Đối với trực thăng: FDR phải có khả năng lưu trữ thông tin đã ghi ít nhất 10 giờ khai thác gần nhất.

b. Hệ thống FDR phải được hiệu chuẩn:

1. Tối thiểu 5 năm 01 lần để xác định tất cả sự sai khác trong chuyển đổi các tham số bắt buộc, theo yêu cầu của nhà sản xuất nhằm đảm bảo rằng các tham số được ghi lại trong dung sai cho phép;

2. Khi các tham số độ cao và tốc độ bay do các cảm biến riêng của hệ thống FDR được gửi tới thì phải hiệu chuẩn theo yêu cầu của nhà sản xuất cảm biến đó nhưng không quá 2 năm 01 lần.

6.093 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY (FDR) ĐỐI VỚI MÁY BAY[60]

a. Chỉ được phép khai thác tàu bay cánh bằng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg và có đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại được gửi đến các quốc gia thành viên ICAO kể từ ngày 01/01/2016 khi tàu bay cánh bằng được trang bị:

1. FDR phải ghi được ít nhất 16 thông số đầu tiên theo quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này;

2. Thiết bị AIR loại C hoặc AIRS phải có khả năng ghi được ít nhất đường bay và các tham số tốc độ hiển thị tới người lái tàu bay bao gồm các thông tin bắt buộc

---

[58] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 30 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[59] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[60] Điều này được sửa đổi bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

như độ cao áp suất, tốc độ, góc phương vị, độ cao pitch, độ cao roll, lực đẩy động cơ và các thông tin bổ sung (nếu có thông tin hiển thị đến người lái) như trạng thái càng, nhiệt độ khí tổng, thời gian, dữ liệu dẫn đường (góc lệch, tốc độ gió, hướng gió, kinh độ, vĩ độ), độ cao vô tuyến.

3. ADRS phải ghi được ít nhất 7 thông số đầu tiên như quy định tại Phụ lục 2 Điều 6.093 Phần này.

b. Tàu bay cánh bằng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg chỉ được khai thác với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/2005 khi tàu bay cánh bằng được trang bị FDR ghi được 78 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

c. Tàu bay cánh bằng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận loại được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR ghi được ít nhất 32 thông số đầu tiên quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

d. Trong vận tải hàng không thương mại được phép khai thác tàu bay cánh bằng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg đến 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu sau ngày 01/01/1989 khi tàu bay cánh bằng được trang bị FDR ghi được ít nhất 16 thông số đầu tiên quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

đ. Tàu bay cánh bằng trang bị nhiều động cơ tuốc-bin, có trọng lượng cất cánh tối đa đến 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1990 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR ghi được ít nhất 16 thông số đầu tiên quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

e. Tàu bay cánh bằng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước 01/01/1987 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi 5 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

g. Tàu bay cánh bằng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ 01/01/1987 đến trước 01/01/1989 trừ quy định tại khoản h Điều này chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi 9 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

h. Tàu bay cánh bằng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 đến trước ngày 01/01/1989, được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận loại sau ngày 30/9/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR ghi được 16 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

i. Tàu bay cánh bằng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, được Cục HKVN cấp chứng chỉ kiểu loại sau ngày 30/9/1969 chỉ được khai thác khi được trang bị FDR có thể ghi lại được 5 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này và các thông số này cần nằm trong giới hạn để xác định:

1. Góc chúc ngóc của tàu bay cánh bằng khi chỉnh theo đường bay;

2. Những lực cơ bản tác động lên tàu bay cánh bằng khi chỉnh theo đường bay và nguồn gốc các lực này.

k. Chỉ được khai thác tàu bay cánh bằng có tải trọng cất cánh tối đa trên 5.700kg mà thời điểm nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu được cấp kể từ 01/01/2023 khi tàu bay được trang bị FDR có khả năng ghi ít nhất 82 tham số được liệt kê tại Phụ lục 1 Điều 6.093 Phần này.

6.094 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG[61]

a. Trực thăng động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa trên 2.250 kg đến 3.175 kg với đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trình lên Quốc gia thành viên kể từ ngày 01/01/2018 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 trong các thiết bị sau:

1. 01 FDR ghi lại ít nhất 48 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.094 Phần này;

2. 01 AIR cấp C có khả năng ghi lại tối thiểu đường bay và các tham số tốc độ đã hiện thị cho người lái biết như mô tả tại Phụ lục 2 Điều 6.094 Phần này;

3. 01 ADRS có khả năng ghi lại ít nhất 07 tham số đầu tiên quy định tại Phụ lục 2 Điều 6.094 Phần này.

b. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.175 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/2016 chỉ được khai thác khi được trang bị 01FDR ghi lại ít nhất 48 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.094 Phần này.

c. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 7.000 kg hoặc có cấu hình chở quá 19 hành khách, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR ghi lại ít nhất 30 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.094 Phần này.

---

[61] Điều này được sửa đổi bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

d. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.175 kg đến 7.000 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ 01/01/1989 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR ghi lại ít nhất 15 thông số đầu tiên tại Phụ lục 1 Điều 6.094 Phần này.

đ. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.175 kg với đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại trình lên Quốc gia thành viên hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/2023 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR có khả năng ghi lại ít nhất 53 tham số đầu tiên quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.094 Phần này.

e. Trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3.175 kg có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu được cấp kể từ ngày 01/01/2023 chỉ được khai thác khi được trang bị 01 FDR có khả năng ghi 53 tham số đầu tiên quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.094 Phần này.

6.095 HỆ THỐNG THIẾT BỊ GHI ÂM BUỒNG LÁI (CVR) VÀ GHI ÂM[62]

a. CVR phải có khả năng lưu trữ được thông tin đã ghi trong tối thiểu:

1. 02 giờ hoạt động đối với máy bay có yêu cầu trang bị CVR;

2. 02 giờ hoạt động đối với Trực thăng có có yêu cầu trang bị CVR;

3. 25 giờ hoạt động đối với tất cả máy bay có trọng tải cất cánh tối đa trên 27000 kg được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu từ ngày 01/01/2021.

b. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/2016 và máy bay này được điều khiển bởi hơn một phi công khi máy bay không được trang bị CVR hoặc CARS.

c. [63](Được bãi bỏ)

d. Chỉ được phép khai thác máy bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg được cấp Giấy chứng đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận loại lần đầu vào hoặc sau ngày 01/01/1987 khi máy bay được trang bị 01 CVR.

---

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

[63] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại Khoản a Mục 5 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

đ. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, tải trọng cất cánh tối đa là 27.000 kg theo Chứng chỉ loại được cấp bởi Nhà chức trách phù hợp sau ngày 30/9/1969 khi máy bay được trang bị CVR.

e. Chỉ được phép khai thác máy bay động cơ tua-bin, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu trước ngày 01/01/1987, tải trọng cất cánh tối đa từ 5.700 kg tới và bao gồm 27.000 kg theo Chứng chỉ loại được cấp bởi Nhà chức trách phù hợp sau ngày 30/9/1969 khi máy bay được trang bị CVR.

g.[64] Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 3.175 kg, trong đó Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu kể từ ngày 01/01/1987 khi trực thăng được trang bị CVR. Đối với trực thăng không được trang bị FDR ít nhất tốc độ ổ quay chính phải được ghi lại trên một kênh của CVR.

h.[65] Chỉ được phép khai thác trực thăng với tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 7.000 kg khi trực thăng được trang bị CVR.

i. Đối với máy bay trực thăng không được trang bị FDR, ít nhất tốc độ ổ quay chính phải được ghi lại trên một kênh của CVR.

k. Chỉ được phép khai thác tàu bay có CVR khi được trang bị nguồn điện dự phòng có khả năng tự cấp nguồn điện cho CVR hoạt động trong khoảng thời gian 10±1 phút khi nguồn điện thông thường của thiết bị ghi âm bị mất do ngắt điện bình thường hoặc bất thường.

l. Nguồn điện dự phòng của CVR phải đủ để cấp cho CVR và các thiết bị ghi âm khác trong buồng lái và CVR phải được lắp đặt ở vị trí gần nhất với nguồn điện dự phòng này.

m. Nguồn điện dự phòng của CVR phải tách rời khỏi nguồn điện thông thường cấp cho CVR sao cho:

1. Cho phép sử dụng ắc-quy tàu bay hoặc các nguồn khác làm nguồn điện dự phòng cho CVR nhưng vẫn phải đảm bảo tính tách rời của nguồn này và không được chung với nguồn điện chính của tàu bay;

---

[64] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 5 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[65] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 5 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

2. Nếu tính năng của CVR được kết hợp với các tính năng ghi thông tin khác trên cùng 01 thiết bị, cho phép cấp nguồn cho các tính năng đó.

n. Chỉ được phép khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 27.000 kg, có Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu tại Việt Nam sau 01/01/2018, khi được trang bị nguồn điện dự phòng cho:

1. Tối thiểu 01 CVR;

2. CVR phía trước trong trường hợp có nhiều bộ ghi dữ liệu kết hợp.

o. [66] Chi tiết các yêu cầu về CVR được quy định tại Phụ lục 1 Điều 6.095 Phần này và chi tiết các yêu cầu về CARS được quy định tại Phụ lục 2 Điều 6.095 Phần này.

ĐIỀU 6.096 GHI LẠI GIAO TIẾP GIỮA TỔ BAY VÀ TÀU BAY[67]

a. Các tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700kg có đơn xin phê chuẩn Giấy chứng nhận loại lên quốc gia thành viên sau ngày 01/01/2023 phải lắp thiết bị ghi chuyến bay chịu được va đập có khả năng ghi lại các thông tin hiển thị cho người lái từ hệ thống hiển thị điện tử cũng như hoạt động của các công tắc, nút ấn được sử dụng bởi người lái được quy định chi tiết tại Phụ lục 1 Điều 6.096 Phần này.

b. Thời gian ghi giao tiếp giữa tổ bay và tàu bay phải đảm bảo tối thiểu trong 02 giờ hoạt động cuối cùng.

c. Hệ thống phải có khả năng liên kết với hệ thống ghi âm thanh buồng lái.

6.097 GHI THÔNG TIN LIÊN KẾT DỮ LIỆU[68]

a. Với tàu bay sử dụng thông tin liên kết dữ liệu được liệt kê trong Phụ lục 1 Điều 6.097 và yêu cầu phải trang bị 01 CVR, người khai thác phải đảm bảo rằng thông tin liên kết dữ liệu đến và đi của tàu bay phải được ghi lại vào thiết bị ghi dữ liệu.

b. Khả năng ghi tối thiểu phải tương đương thời gian của CVR và tương quan với thiết bị ghi âm buồng lái.

---

[66] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Khoản c Mục 5 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[67] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[68] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 34 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

c. Thông tin được ghi phải đủ nội dung thông tin liên kết dữ liệu ghi lại thời điểm, thời gian hiển thị đến người lái và phát ra bởi người lái.

d. Hoạt động của thiết bị ghi dữ liệu thông tin liên lạc liên kết phải phù hợp với yêu cầu quốc tế về hoạt động này.

6.098 THIẾT BỊ GHI THÔNG TIN KẾT HỢP[69]

a. Từ 01/01/2016, máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg chỉ được cấp Giấy chứng nhận loại với yêu cầu bắt buộc trang bị 01 FDR và 01 CVR rời nhau hoặc 02 thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR.

b. Từ 01/01/2016, với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 15.000 kg lắp thiết bị ghi thông tin kết hợp cả FDR và CVR phải được lắp đặt 01 bộ gần buồng lái máy bay và 01 bộ xa nhất có thể về phía đuôi máy bay.

c. Ngoài các quy định ở điều khác trong Bộ QCATHK, tàu bay được trang bị 01 FDR và 01 CVR có thể thay thế bằng thiết bị ghi thông tin kết hợp (FDR/CVR) với số lượng như sau:

1. 02 thiết bị, với máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5.700 kg;

2. 01 thiết bị, với máy bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin có trọng lượng cất cánh tối đa dưới 5.700 kg.

d. Với các tàu bay khác với quy định ở khoản c Điều này có yêu cầu trang bị FDR và CVR, cho phép sử dụng 01 thiết bị ghi thông tin kết hợp để thay thế theo các yêu cầu nêu trên.

CHƯƠNG F: THIẾT BỊ BẢO VỆ TỔ BAY

6.100 AN NINH BUỒNG LÁI

(a) [70]Các tàu bay được trang bị cửa buồng lái phải đáp ứng các yêu cầu như sau:

1. Cửa buồng lái phải khóa được;

2. Phải có phương tiện để tiếp viên có thể bí mật thông báo cho thành viên tổ lái trong trường hợp có hành vi khả nghi hoặc đe dọa an ninh trong khoang khách.

---

[69] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 35 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[70] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 36 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b.[71] Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 45.500 kg và chở tối đa 19 hành khách trừ khi được lắp đặt một cửa có thể khóa được để ngăn cản lối vào khoang buồng lái. Cửa này chỉ có thể khóa được từ phía trong bên trong buồng lái.

c.[72] Các tàu bay chở khách có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 54.500 kg hoặc chở tối đa được hơn 60 hành khách phải được trang bị một cửa ngăn buồng lái. Cửa này được thiết kế để đảm bảo các yêu cầu sau:

1. Cửa có thể chống được sự xuyên thủng của các loại đạn nhỏ hoặc mảnh lựu đạn và có thể chống được sự xâm nhập từ bên ngoài của những người không có thẩm quyền.

2. Cửa này có thể khóa hoặc mở từ bên trong buồng lái;

3. Cửa này cũng phải có lỗ nhìn được ra bên ngoài để có thể nhận biết được người muốn vào và phát hiện hành động khả nghi hoặc tiềm năng bị đe dọa.

6.103 DÂY AN TOÀN CHO TỔ BAY[73]

a. Chỉ được khai thác tàu bay khi từng ghế thành viên tổ bay được trang bị dây an toàn. Dây an toàn phải gồm có dây an toàn vai và dây an toàn thắt lưng có thể hoạt động độc lập với nhau.

b. Dây an toàn phải có thiết bị để có thể tự động kìm giữ toàn bộ phần trên cơ thể người trong trường hợp giảm tốc độ nhanh.

c. Dây an toàn này phải có 01 thiết bị hạn chế sự tác động bất ngờ của người lái đã mất khả năng làm việc vào hệ thống điều khiển tàu bay.

---

[71] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[72] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 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 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[73] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 37 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.105 MẶT NẠ DƯỠNG KHÍ SỬ DỤNG NHANH[74]

Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao trên 376 hPa (25.000 ft) khi tàu bay được trang bị mặt nạ dưỡng khí sử dụng nhanh tại từng vị trí của thành viên tổ bay để kịp thời cung cấp ô-xy khi cần thiết.

6.107 TRANG BỊ VÀ VỊ TRÍ AN TOÀN CỦA TIẾP VIÊN

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có tiếp viên trừ khi từng vị trí ghế ngồi của tiếp viên được:

(1) Hướng về phía trước hoặc phía sau (trong phạm vi 15 độ theo trục dọc của tàu bay);

(2) Trang bị bộ dây đai an toàn.

(b) Từng ghế ngồi phải được đặt ở độ cao trên mức sàn tàu bay trong khoang khách và gần các cửa thoát hiểm để dễ dàng thực hiện quy trình thoát hiểm.

(c) Từng ghế ngồi của tiếp viên trong khoang hành khách phải được trang bị mặt nạ dưỡng khí sử dụng nhanh để sử dụng trong trường hợp áp suất buồng kín giảm.

6.110 THIẾT BỊ PHÒNG ĐỘC (PBE)

(a) [75] Các loại tàu bay sử dụng với mục đích vận tải thương mại sau đây phải được trang bị thiết bị PBE để bảo vệ mắt, mũi và miệng cho tất cả các thành viên tổ bay và cung cấp ô-xy để thở từ 15 phút trở lên:

1. Tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg;

2. Tàu bay có số lượng ghế chở khách lớn hơn 19.

(b)[76] Các thiết bị này phải được đặt ở vị trí thuận tiện và dễ dàng lấy được từ vị trí của từng thành viên tổ bay.

---

[74] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 38 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[75] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[76] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(c) [77] Thiết bị PBE cho tiếp viên hàng không phải là dạng xách tay.

(d) Việc sử dụng PBE không cản trở tới thông tin liên lạc.

(e) Đối với tàu bay chở hàng, PBE không được lắp đặt trong khoang hàng nhưng có thể nhanh chóng chuyển tới khoang hàng, và được đặt gần vị trí bình cứu hỏa.

CHƯƠNG G: THIẾT BỊ LIÊN QUAN ĐẾN HÀNH KHÁCH

6.120 CHỖ NGỒI VÀ DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách, trừ khi tàu bay đó được trang bị:

(1) Mỗi ghế cho 01 hành khách từ 02 tuổi trở lên[78];

(2) Dây an toàn hoặc thiết bị an toàn cho từng vị trí ghế.

6.123 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 9 hành khách, trừ khi tàu bay đó được trang bị ít nhất một đèn báo hiệu thông tin cho hành khách khi:

(1) Yêu cầu thắt dây an toàn;

(2) Cấm hút thuốc.

(b) Các biển báo tín hiệu có thể được các thành viên tổ bay bật hoặc tắt tại vị trí của họ khi làm nhiệm vụ.

(c) [79] Phải lắp đủ các biển báo tín hiệu để khi bật sáng, tất cả hành khách có thể nhìn thấy trong mọi điều kiện chiếu sáng khoang hành khách.

---

[77] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 39 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[78] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 40 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[79] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.125 HỆ THỐNG PHÁT THANH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 19 hành khách, trừ khi tàu bay đó được trang bị một hệ thống phát thanh.

(b) [80] Hệ thống phát thanh này phải được:

1. Nghe rõ và dễ hiểu tại mọi vị trí ghế ngồi hành khách, trong buồng vệ sinh và tại mọi vị trí của tiếp viên hàng không;

2. Có khả năng hoạt động trong vòng 10 giây kể từ khi tiếp viên hàng không kích hoạt;

3. Ở mỗi lối thoát hiểm hoặc 02 lối thoát hiểm gần nhau có mức cao bằng sàn khoang khách, phải có ít nhất 01 hệ thống phát thanh cạnh ghế tiếp viên hàng không.

6.127 HỆ THỐNG ĐÀM THOẠI NỘI BỘ[81]

a. Chỉ được khai thác tàu bay với yêu cầu nhiều hơn 01 thành viên tổ lái khi tàu bay được trang bị 01 hệ thống đàm thoại nội bộ tại ghế người lái, bao gồm cả tai nghe trùm đầu và ống nói để liên lạc giữa các thành viên tổ bay.

b. Chỉ được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở tối đa nhiều hơn 19 hành khách khi tàu bay được trang bị 01 hệ thống đàm thoại nội bộ để cung cấp tín hiệu và thông tin liên lạc 02 chiều giữa các thành viên tổ bay.

c. Hệ thống đàm thoại nội bộ tổ bay theo yêu cầu của điều này phải:

1. Có khả năng hoạt động độc lập với hệ thống phát thanh;

2. Có khả năng hoạt động trong thời gian 10 giây kể từ khi được kích hoạt bởi bất cứ thành viên tổ bay nào ở tất cả các vị trí làm việc;

3. Ở các cửa thoát hiểm hoặc 02 cửa thoát hiểm gần nhau có mức cao bằng sàn khoang hành khách, phải có ít nhất 01 hệ thống đàm thoại nội bộ cạnh ghế tiếp viên hàng không.

4. Có khả năng truyền tín hiệu phân biệt giữa cuộc gọi bình thường và cuộc gọi khẩn nguy;

---

[80] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 42 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[81] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 43 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

5. Có khả năng cung cấp thông tin liên lạc 02 chiều giữa nhân viên mặt đất với ít nhất 02 thành viên tổ lái khi tàu bay ở mặt đất.

6.130 LOA PHÁT THANH ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) [82] Chỉ được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 59 hành khách vào mục đích vận chuyển thương mại, khi tàu bay được trang bị loa phát thanh xách tay (sử dụng pin) cho tổ bay để hướng dẫn thoát hiểm khẩn cấp.

(b) Số lượng và vị trí của loa phát thanh được quy định như sau:

(1) Đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở từ 60 đến 99 hành khách, phải trang bị 01 loa phát thanh ở vị trí phía sau và dễ tiếp cận từ vị trí làm việc của tiếp viên hàng không[83].

(2) Đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở trên 99 hành khách, số lượng loa phát thanh là 02, một ở đầu và một ở cuối khoang khách.

(3) Đối với tàu bay có 02 tầng chở khách trở lên, trong tất cả các trường hợp khi tổng số ghế ngồi của hành khách lớn hơn 60, tối thiểu phải có 01 loa phát thanh tại mỗi tầng.

6.133 CỬA THOÁT HIỂM

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách, trừ khi tàu bay có số lượng cửa thoát hiểm phù hợp để hành khách có thể thoát ra trong trường hợp khẩn nguy.

(b) Mỗi cửa thoát hiểm hành khách không được cao quá 1,8 mét (6 ft) so với mặt đất khi tàu bay đậu trên mặt đất. Nếu cao quá 1,8 mét thì cần phải có một thiết bị được phê chuẩn trợ giúp cho hành khách thoát xuống đất.

(c) Từng cửa thoát hiểm hành khách phải được ghi chỉ dẫn cách mở cả bên trong lẫn bên ngoài.

(d) Vị trí của từng cửa thoát hiểm hành khách phải được chỉ dẫn bằng tín hiệu có thể nhìn thấy bằng mắt dọc theo lối đi hành khách.

---

[82] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 44 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[83] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 44 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(e) Các tàu bay chở khách phải được trang bị một hệ thống thoát hiểm chống trơn trượt đáp ứng các quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay.

(f) Các tàu bay chở khách có tiếp viên hàng không phải được trang bị các đèn pin sẵn sàng hoạt động tại từng vị trí ngồi của tiếp viên.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.133 quy định thiết bị cửa thoát hiểm

6.135 VÁCH NGĂN GIỮA HÀNH KHÁCH VÀ LỐI RA

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách, trừ khi tàu bay có:

(1) Một khóa cho mỗi cửa ngăn cách khoang khách với khoang khác có các lối thoát hiểm;

(2) Phương tiện cho tổ bay trong trường hợp khẩn cấp, có thể mở mọi cửa của các khoang tiếp cận hành khách và có thể bị hành khách khóa[84];

(3) Nhãn dán trên từng cửa cho biết cửa nào sẽ phải mở trong suốt quá trình cất và hạ cánh[85].

6.137 VẬT LIỆU NỘI THẤT KHOANG HÀNH KHÁCH[86]

a. Trong lần đại tu chính đầu tiên hoặc tân trang lại nội thất khoang khách tàu bay, vật liệu của các khoang hành khách hoặc tổ bay hiện đang được sử dụng nếu không đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn bay hiện hành liên quan đến vật liệu sử dụng trong nội thất khoang hành khách, tương ứng với Giấy chứng nhận loại của lĩnh vực vận tải đều phải bị loại bỏ và thay thế bằng các vật liệu đáp ứng các tiêu chuẩn.

b. Đệm ghế, trừ ghế tổ lái, đều phải đáp ứng các quy định về phòng chống cháy.

---

[84] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[85] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[86] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 46 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.140 VẬT LIỆU KHOANG HÀNG VÀ NGĂN ĐỂ HÀNH LÝ[87]

a. Khoang hàng loại C hoặc D có thể tích lớn hơn 200 ft khối đối với những máy bay có Giấy chứng nhận loại sau ngày 01/01/1958 phải có trần và vách ngăn ("Vách ngăn" bao gồm cả những chi tiết phụ như khớp hoặc vít, có thể ảnh hưởng đến khả năng chịu lửa của vách) được làm từ 01 trong các vật liệu sau:

1. Vật liệu tổng hợp tăng cường sợi thủy tinh;

2. Các vật liệu đáp ứng được yêu cầu về thử nghiệm chịu đốt lửa dùng làm vách khoang chứa, được quy định trong Giấy chứng nhận loại;

3. Nhôm, trong trường hợp được phê chuẩn trước ngày 20 tháng 3 năm 1989.

6.143 HỆ THỐNG ĐÈN KHẨN NGUY

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 19 hành khách trừ khi tàu bay đó được trang bị một hệ thống đèn khẩn nguy độc lập với hệ thống chiếu sáng chính trên tàu bay.

(b) Hệ thống đèn khẩn nguy phải đáp ứng:

(1) Chiếu sáng từng điểm đánh dấu cửa thoát hiểm và các biển báo vị trí;

(2) Cung cấp đủ ánh sáng trong khoang hành khách;

(3) Chiếu sáng các đèn dẫn đường thoát hiểm gần sàn tàu bay.

CHƯƠNG H: THIẾT BỊ KHẨN NGUY

6.150 THIẾT BỊ KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TẤT CẢ TÀU BAY[88]

a. Từng hạng mục của thiết bị khẩn nguy và thiết bị nổi phải đáp ứng:

1. Tổ bay phải dễ dàng tiếp cận và hành khách dễ dàng tiếp cận (đối với với những thiết bị khẩn nguy dùng cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp);

2. Được nhận dạng và ghi hướng dẫn sử dụng rõ ràng;

3. Được ghi rõ ràng ngày kiểm tra gần nhất;

4. Được ghi rõ nội dung bên trong khi đặt trong khoang chứa hoặc thùng chứa.

---

[87] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 47 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[88] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 48 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.153 HỘP SƠ CỨU

(a) [89]Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay được trang bị số lượng tối thiểu hộp sơ cứu sẵn sàng sử dụng được theo bảng sau:

Số lượng ghế ngồi	Số lượng hộp sơ cứu
0 - 99	1
100 - 199	2
200 - 299	3
300 và hơn	4

(b) Số lượng đồ tối thiểu chứa trong hộp sơ cứu do Cục HKVN quy định.

6.155 TÚI CẤP CỨU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 30 hành khách nếu tàu bay đó được trang bị túi cấp cứu để bác sĩ hoặc những người có khả năng sử dụng trong những tình huống cấp cứu trong trường hợp khoảng cách của bất kỳ một điểm nào trên đường bay được lập kế hoạch trước tới sân bay có dịch vụ cấp cứu lớn hơn 60 phút bay (vận tốc bay hành trình thông thường);

(b) Số lượng đồ tối thiểu chứa trong túi cấp cứu do Cục HKVN quy định.

6.156 TÚI Y TẾ DỰ PHÒNG (UPK) ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[90]

a. Chỉ được khai thác tàu bay vào mục đích vận tải hàng không thương mại với yêu cầu tiếp viên hàng không tham gia phục vụ khai thác, khi tàu bay đó được trang bị 01 UPK để tiếp viên hàng không sử dụng trong các trường hợp có người nghi ngờ mang bệnh truyền nhiễm hoặc phải tiếp xúc với các chất dịch trong cơ thể người bệnh.

b. Phải trang bị tối thiểu 02 UPK cho mỗi máy bay được phép chở trên 250 hành khách.

c. Số lượng đồ tối thiểu chứa trong UPK quy định cụ thể tại Phụ lục 1 Điều 6.156.

---

[89] Tiêu đề khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 49 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[90] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 51 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.157 BÌNH CỨU HỎA XÁCH TAY[91]

a. Chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay đó được trang bị đủ số lượng tối thiểu bình cứu hỏa xách tay. Các bình cứu hỏa này chứa các chất mà khi xả ra sẽ không gây ô nhiễm nghiêm trọng không khí trong máy bay. Loại và số lượng chất dập lửa phải phù hợp với các dạng cháy có thể xảy ra trong các khoang có trang bị bình cứu hỏa này. Trong khoang hành khách, bình cứu hỏa phải được thiết kế sao cho giảm thiểu sự độc hại của hơi độc.

b. Số lượng tối thiểu bình cứu hỏa xách tay:

1. 01 bình được lắp trong buồng lái;

2. 01 bình được lắp trong khoang hàng hạng E ở vị trí thuận tiện cho tổ bay và 01 bình trong mỗi khoang bếp tầng trên và tầng dưới;

3. 01 bình trong mỗi khoang hành khách cách biệt với buồng lái và không dễ tiếp cận với tổ bay.

4. Bình cứu hỏa trang bị theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đều được tính là 01 bình cứu hỏa theo yêu cầu.

5. Tàu bay chở không quá 30 hành khách phải trang bị tối thiểu 01 bình ở vị trí thuận tiện trong khoang hành khách;

6. Đối với các loại tàu bay chở được nhiều hơn 30 hành khách, phải đảm bảo các bình cứu hỏa xách tay lắp đặt ở vị trí thuận tiện và phân bố đều trên khoang tàu bay với số lượng tối thiểu như sau:

Số lượng ghế ngồi	Số lượng bình cứu hoả
30-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 hoặc hơn	8

7. Số lượng tối thiểu bình cứu hỏa trong khoang hành khách (theo số lượng ghế hành khách tối đa của tàu bay) phải đáp ứng:

---

[91] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 11 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

i. 01 bình đối với trường hợp tàu bay chở từ 30 đến 60 hành khách;

ii. 02 bình đối với trường hợp tàu bay chở từ 61 hành khách trở lên.

6.160 BÌNH CỨU HỎA BUỒNG VỆ SINH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700 kg, trừ khi tàu bay đó được lắp 01 bình cứu hỏa gắn liền với thùng rác trong từng buồng vệ sinh của tàu bay đó.

(b) Bình cứu hỏa gắn liền phải được thiết kế sao cho tự động phóng ra chất dập lửa khi thùng rác bị cháy.

(c) [92] Chất dập lửa của bình cứu hỏa dành cho thùng rác buồng vệ sinh để dập lửa cháy từ khăn giấy, giấy vệ sinh hoặc rác trên tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu từ 31/12/2011 và chất dập lửa của bình cứu hỏa xách tay trên tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu từ 31/12/2016 phải:

1. Đáp ứng các yêu cầu tối thiểu của quốc gia đăng ký tàu bay;

2. Khác với loại được liệt kê trong Nghị định thư Montreal 1987 về các chất làm suy giảm tầng ô-zôn và Sổ tay của Nghị định thư Montreal 1987 về các chất làm suy giảm tầng ô-zôn, xuất bản lần thứ tám, Phụ ước A, nhóm II.

6.163 THIẾT BỊ BÁO KHÓI BUỒNG VỆ SINH[93]

a. Chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg khi từng buồng vệ sinh của máy bay đó được trang bị 01 hệ thống báo khói tới:

1. Đèn cảnh báo trong buồng lái;

2. Đèn cảnh báo hoặc âm thanh cảnh báo trong khoang hành khách, có xét tới vị trí của tiếp viên hàng không trong các giai đoạn bay.

6.164 BIỆN PHÁP LÀM GIẢM THIỆT HẠI NỔ BOM[94]

---

[92] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 53 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[93] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 54 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[94] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 55 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Khi Cục Hàng không Việt Nam có yêu cầu, người khai thác phải cung cấp biện pháp làm giảm nhẹ và định hướng vụ nổ bom áp dụng cho vị trí bom ít thiệt hại nhất.

6.165 RÌU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI[95]

Chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg khi tàu bay đó được trang bị 01 chiếc rìu phù hợp với loại máy bay đó, được đặt ở vị trí trên máy bay sao cho hành khách không thể nhìn thấy được.

6.167 BÌNH Ô-XY VÀ HỆ THỐNG PHÂN PHỐI[96]

a. Tất cả tàu bay dự kiến khai thác ở độ cao đòi hỏi cung cấp ô-xy bổ sung phải được trang bị hệ thống cung cấp ô-xy với bình chứa và bộ phân phối thích hợp.

b. Bộ phân phối ô-xy, lưu lượng ô-xy tối thiểu và việc cung cấp ô-xy phải đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Giấy chứng nhận loại.

c. Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển dưới 700 hPa, khi tàu bay đó được trang bị những mặt nạ ô-xy được đặt ở vị trí sao cho các thành viên tổ bay có thể sử dụng ngay tại vị trí làm việc của mình.

d. Chỉ được khai thác tàu bay ở độ cao có áp suất khí quyển trên 376 hPa và dưới 700 hPa khi có đủ ô-xy cho các lái phụ; mặt nạ ô-xy sử dụng theo yêu cầu tối thiểu quy định ở Phụ lục 1 Điều 7.720 Bộ QCATHK.

e. Chỉ được khai thác tàu bay có tăng áp buồng kín ở áp suất dưới 376 hPa (trên 25.000 ft) khi tàu bay đó được trang bị:

1. Mặt nạ ô-xy của các thành viên tổ bay thuộc dạng sử dụng nhanh;

2. Đủ cung cấp ô-xy và mặt nạ dự phòng hoặc đủ số lượng bình ô-xy xách tay kèm theo mặt nạ và được phân phối đều khắp khoang hành khách để đảm bảo cung cấp ngay ô-xy cho các thành viên tổ bay tại vị trí của họ trong điều kiện mất áp suất;

3. Thiết bị phân phối ô-xy kết nối với nguồn cung cấp ô-xy được lắp đặt sao cho có thể tự động kích hoạt để cung cấp cho từng thành viên tổ bay khi cần thiết, tại vị trí ngồi của họ với điều kiện sau:

---

[95] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 56 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[96] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 57 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

i. Tổng số thiết bị phân phối ô-xy và nguồn cung cấp phải nhiều hơn số lượng ghế ngồi trên tàu bay tối thiểu 10%;

ii. Thiết bị phân phối ô-xy dự phòng phải được lắp đặt đều trong khoang khách.

g. Lượng ô-xy bổ sung cho chuyến bay cụ thể phải được xác định trên cơ sở độ cao bay và thời gian bay như quy định ở Phụ lục 1 và Phụ lục 2 Điều 6.167 bao gồm các phương thức khai thác được xây dựng cho từng loại hình khai thác và phương thức khẩn cấp trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (OM).

6.170 THIẾT BỊ NỔI CÁ NHÂN

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác thủy phi cơ trên mọi chuyến bay hoặc tàu bay khác mà có quá trình bay, cất cánh hoặc hạ cánh trên mặt nước, trừ khi tàu bay đó được trang bị phao cứu sinh hoặc thiết bị nổi tương đương cho từng thành viên tổ bay, hành khách trên tàu bay.

(b) Tất cả phao cứu sinh hoặc thiết bị nổi tương đương phải được đặt ở vị trí dễ lấy từ ghế hoặc giường của từng người thuận tiện cho người sử dụng.

(c) Trong tất cả các chuyến bay yêu cầu có thuyền cứu sinh, từng thiết bị nổi cá nhân phải có đính kèm đèn định vị cứu sinh.

(d) [97] Khi khai thác tàu bay 01 động cơ với điều kiện khai thác hạn chế phía trên mặt nước, cách xa bờ hoặc không phải ở pha hạ độ cao, mọi thành viên đều phải mang phao cứu sinh liên tục trừ trường hợp người lái phụ mặc bộ quần áo cứu sinh tích hợp tính năng phao cứu sinh.

6.171 QUẦN ÁO CỨU SINH[98]

a. Trong vận tải hàng không thương mại, chỉ được khai thác trực thăng trên biển khi tất cả thành viên tổ bay và hành khách đều được trang bị bộ quần áo cứu sinh trong các trường hợp sau đây:

1. Nhiệt độ biển dưới 10 độ C;

2. Thời gian cứu hộ dự kiến vượt quá thời gian sống sót tính toán trên cơ sở tình trạng biển và điều kiện môi trường chuyến bay.

---

[97] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 58 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[98] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 59 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.173 THUYỀN PHAO[99]

a. Chỉ được khai thác máy bay khi máy bay đó được trang bị đủ số lượng thuyền phao cho tất cả cả thành viên tổ bay và hành khách trong trường hợp bay biển với thời gian:

1. 120 phút bay bằng hoặc 740,8 km (400 NM) chọn giá trị nhỏ hơn cho máy bay có khả năng bay liên tục tới 01 sân bay trong trạng thái hỏng động cơ hoặc thay đổi hành trình;

2. 30 phút bay bằng hoặc 185,2 km (100 NM) chọn giá trị nhỏ hơn cho các loại tàu bay còn lại.

b. Người khai thác bay biển phải mang theo thuyền cứu sinh và các thiết bị cứu nạn quy định trong Điều này và các Điều 6.175, 6.177, 6.180 và phải tính đến các điều kiện khai thác sau:

1. Tình trạng vùng biển và nhiệt độ bất thường trên biển;

2. Khoảng cách để hạ cánh khẩn cấp đến đất liền;

3. Vùng biển có các phương tiện phục vụ tìm kiếm và cứu hộ.

c. Chỉ được khai thác trực thăng bay biển khi được trang bị 01 thiết bị nổi cố định hoặc thiết bị nổi có khả năng kích hoạt nhanh để đảm bảo hạ cánh an toàn:

1. Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2, bay biển ở khoảng cách xa so với đất liền tương đương hơn 10 phút bay ở vận tốc trung bình;

2. Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3, bay biển ở vị trí cách xa đất liền với chế độ tự quay hoặc khoảng cách hạ cánh bắt buộc an toàn từ đất liền.

d. Đối với khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg với mục đích vận tải thương mại, các thuyền phao phải đáp ứng chở đủ cho những người trên tàu bay trong trường hợp hỏng 01 thuyền phao có sức chứa lớn nhất.

e. Đối với khai thác trực thăng với mục đích vận tải thương mại, 50% số lượng thuyền phao (tổng số từ 02 chiếc trở lên) phải có tính năng kích hoạt bằng điều khiển từ xa.

---

[99] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 60 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

g. Thuyền phao và những thiết bị liên quan phải dễ tiếp cận, không mất nhiều thời gian trong trường hợp cần thiết. Phương tiện này phải được lắp đặt tại vị trí được đánh dấu, dễ nhận và được phê chuẩn.

h. Đối với trực thăng có thuyền phao không được bung bằng điều khiển từ xa và có trọng lượng lớn hơn 40 kg phải trang bị 01 số cơ cấu cơ khí để trợ giúp bung thuyền phao.

6.175 HỘP CỨU SINH

(a) [100] Tại các khu vực biển hoặc đất liền mà có khó khăn đặc biệt để tìm kiếm cứu nạn, tàu bay phải trang bị hộp cứu sinh bao gồm những phương tiện duy trì sự sống.

(b) Không được phép khai thác bay biển tại khoảng cách mà yêu cầu phải có thuyền phao, trừ khi được trang bị thuyền phao và từng thuyền phao được trang bị hộp cứu sinh bao gồm những phương tiện duy trì sự sống;

(c) Những phương tiện tối thiểu phải có trong hộp cứu sinh do Cục HKVN quy định.

6.177 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU KHẨN NGUY

(a) [101] Tại các khu vực biển hoặc đất liền có điều kiện khó khăn để tìm kiếm cứu nạn, tàu bay phải trang bị những thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy từ mặt đất lên không trung giúp cho việc tìm kiếm được thuận lợi.

(b) Không được phép khai thác bay biển tại khoảng cách mà yêu cầu phải có thuyền phao, trừ khi từng thuyền phao được trang bị thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy dạng hóa học cao nhiệt.

(c) [102] Các thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy phải được phê chuẩn bởi quốc gia nhà sản xuất và được Cục Hàng không Việt Nam công nhận.

---

[100] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 61 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[101] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 62 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[102] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 62 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.180 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU ĐỊNH VỊ KHẨN NGUY (ELT)[103]

a. Tất cả tàu bay trên mọi chuyến bay đều phải được trang bị 01 ELT tự động kích hoạt.

b. Chỉ được phép khai thác tàu bay trên 19 ghế khi tàu bay được trang bị tối thiểu 02 ELT trong đó có 01 ELT tự động kích hoạt.

c. Chỉ được phép khai thác tàu bay qua các vùng mà ở đó có khó khăn đặc biệt cho công tác tìm kiếm cứu nạn, khi tàu bay được trang bị ELT thứ hai

d. Chỉ được phép khai thác tàu bay trên biển ngoài tầm lượn để hạ cánh khi có trang bị ít nhất 01 ELT trên thuyền phao hoặc phao cứu sinh.

đ. Chỉ được phép khai thác bay biển ở khoảng cách đòi hỏi có thuyền phao, khi tàu bay được trang bị:

1. 01 ELT thứ 02 đối với máy bay;

2. 01 ELT trên mỗi thuyền phao đối với trực thăng.

e. ELT được lắp đặt phải đảm bảo khả năng kích hoạt thành công cao nhất trong trường hợp tàu bay gặp nạn trên mặt nước hoặc đất liền bao gồm cả những khu vực có yêu cầu đặc biệt về tìm kiếm cứu nạn. Khi lắp đặt ELT phải chú ý đến:

1. Loại và số lượng ELT lắp đặt;

2. Vị trí lắp đặt ELT trên tàu bay và trên thiết bị cứu sinh nổi của tàu bay;

3. Việc lắp đặt ELT phải đảm bảo khả năng chống cháy và chịu va chạm tối ưu;

4. Vị trí lắp đặt thiết bị kiểm soát và tắt bật ELT tự động lắp cố định trên tàu bay và quy trình khai thác các thiết bị này phải tính đến các yêu tố sau:

(i) Phát hiện nhanh chóng khi có kích hoạt không mong muốn;

(ii) Sổ tay hướng dẫn sử dụng cho thành viên tổ bay phải dễ dàng sử dụng.

g. Thời hạn để thay hoặc sạc pin của ELT phải được ghi rõ ràng bên ngoài thiết bị.

h. Tất cả ELT được trang bị phải hoạt động tuân thủ các quy định trong Phụ ước 10 Quyển III của ICAO.

---

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

i. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp lần đầu từ ngày 01/01/2021 phải có tính năng truyền thông tin xác định vị trí tự động mỗi phút khi bị lâm nạn.

k. Người khai thác phải cung cấp thông tin xác định vị trí tàu bay khi bị tai nạn cho các tổ chức liên quan theo quy định của Cục HKVN.

6.183 THIẾT BỊ NỔI KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG

(a) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác trực thăng bay biển trừ khi trực thăng được lắp đặt một thiết bị nổi cố định hoặc triển khai nhanh để đảm bảo an toàn cho trực thăng khi bay:

(1) Hơn 10 phút từ bờ biển, đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2; hoặc

(2) Ở nơi xa so với chế độ tự quay hoặc khoảng cách tối thiểu có thể hạ cánh bắt buộc an toàn đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3.

6.184 THIẾT BỊ ĐỊNH VỊ DƯỚI NƯỚC[104]

a. Trước ngày 01/01/2018, chỉ được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 27.000 kg khi tàu bay được lắp đặt chắc chắn 01 thiết bị định vị dưới nước hoạt động ở tần số 8.8 kHz.

b. Thiết bị này tự động kích hoạt dưới nước và phải có khả năng hoạt động trong tối thiểu 30 ngày, không được lắp đặt trên cánh hoặc phần thân đuôi.

6.185 ĐÁNH DẤU CÁC ĐIỂM PHÁ THOÁT HIỂM

(a) Người khai thác tàu bay phải đảm bảo quy định các khu vực được chỉ định để phá thoát hiểm trên thân tàu bay, các điểm này phải được đánh dấu tuân thủ các quy định sau:

(1) Màu sắc được quy định là đỏ hoặc vàng và nếu cần thiết vẽ đường viền màu trắng bên ngoài để tạo sự tương phản;

(2) Nếu mỗi ký hiệu cách nhau trên 2 m thì phải đánh dấu có kích thước là 9cm x 3cm, khoảng cách giữa 2 điểm đánh dấu không quá 2 m.

---

[104] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 64 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

6.187 THIẾT BỊ PHÂN PHỐI Ô-XY CẤP CỨU

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác chở khách trên tàu bay có tăng áp buồng kín ở độ cao quá 25.000 fit, ngoại trừ trường hợp tàu bay được trang bị:

(1) Thiết bị cung cấp ô-xy nguyên chất cho hành khách phòng khi giảm áp suất khoang khách bị giảm[105];

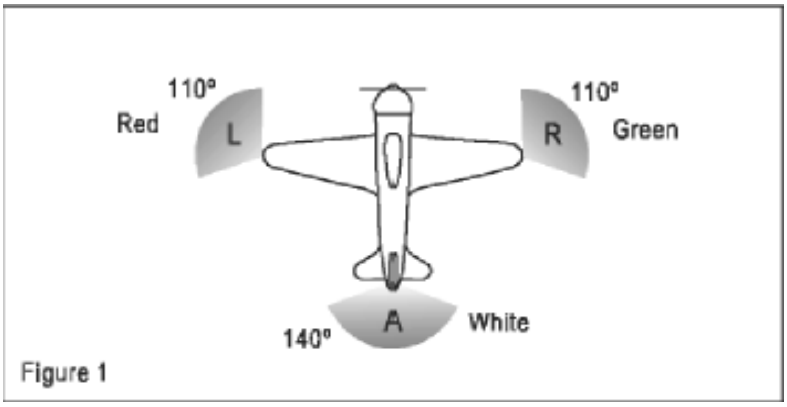
(2) Số lượng thiết bị dẫn truyền ô-xy đầy đủ, trong bất kỳ trường hợp nào cũng không ít hơn 02 thiết bị cho tiếp viên sử dụng.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.033: HỆ THỐNG ĐÈN TRÊN TÀU BAY

3.0 Các đèn dẫn đường của tàu bay khi đang bay:

Góc chiếu sáng.



(i) Góc chiếu sáng A được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau tạo thành góc 70 độ qua bên phải và 70 độ qua bên trái, nhìn từ đuôi tàu bay dọc theo trục dọc tàu bay;

(ii) Góc chiếu sáng F được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau tạo thành góc 110 độ qua bên phải và 110 độ qua bên trái, nhìn từ đuôi tàu bay dọc theo trục dọc tàu bay;

(iii) Góc chiếu sáng L được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau, một mặt phẳng song song với tàu bay, mặt phẳng khác hợp với bên trái mặt phẳng thứ nhất tạo thành góc 110 độ, khi nhìn dọc theo chiều dọc tàu bay;

---

[105] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 65 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(iv) Góc chiếu sáng R được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau, một mặt phẳng song song với tàu bay, mặt phẳng khác hợp với bên phải mặt phẳng thứ nhất tạo thành góc 110 độ, khi nhìn dọc theo chiều dọc tàu bay;

(2) Mặt phẳng ngang: Mặt phẳng chứa trục dọc và vuông góc với mặt phẳng đối xứng của tàu bay;

(3) Trục dọc của tàu bay: Là trục song song với hướng bay (ở vận tốc bình thường) và đi qua trung tâm của trọng lực tàu bay;

(4) Chạy đà: Tàu bay nằm trên mặt nước đang "chạy đà" khi khởi động ở dưới nước và có vận tốc tương đối so với nước.

(5) Trong tình trạng chỉ huy: Tàu bay nằm trên mặt nước đang "trong tình trạng chỉ huy" khi nó có khả năng thực hiện sự điều khiển theo các quy định quốc tế về việc ngăn ngừa sự va chạm trên biển.

(6) Trong tình trạng sẵn sàng: Tàu bay nằm trên mặt nước đang "Trong tình trạng sẵn sàng" khi nó không bị mắc cạn hoặc bị cột (buộc) vào bất kỳ vật nào trên mặt đất hoặc dưới nước.

(7) Mặt phẳng đứng: Những mặt phẳng vuông góc với mặt phẳng ngang.

(8) Theo hình vẽ số 1, những đèn dẫn đường sau đây sẽ được hiển thị:

(i) Một đèn đỏ hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng L;

(ii) Một đèn xanh hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng R;

(iii) Một đèn trắng hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng A.

3.1 Những đèn chiếu sáng trên mặt nước - Quy định chung:

(a) Quy định của quốc tế về việc ngăn ngừa sự va chạm trên biển, những đèn khác nhau sẽ được chiếu sáng trong các tình huống sau:

(1) Khi trong tình trạng sẵn sàng;

(2) Khi kéo tàu thuyền hoặc tàu bay khác;

(3) Khi đang bị kéo;

(4) Khi không chạy đà hay trong tình trạng trạng chỉ huy;

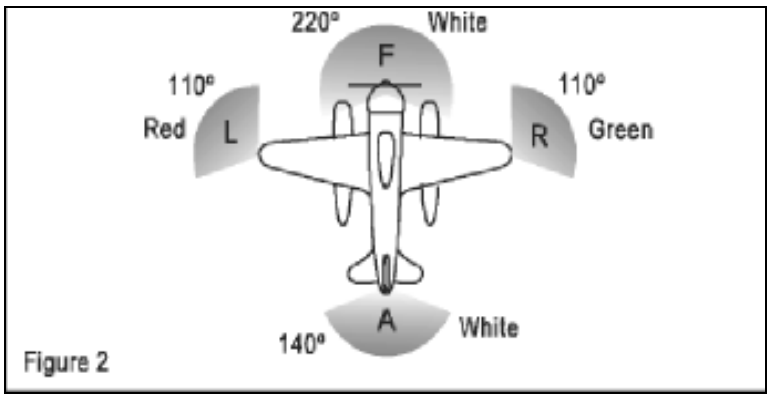
(5) Khi trong tình trạng sẵn sàng nhưng không trong tình trạng trạng chỉ huy;

(6) Khi thả neo;

(7) Khi bị mắc cạn;

(8) Yêu cầu các đèn chiếu sáng tàu bay trong từng trường hợp cụ thể được quy định dưới đây.

3.2 Đèn chiếu sáng khi tàu bay trong trạng thái sẵn sàng dưới nước



(a) Theo hình vẽ số 2, những đèn sau được chiếu sáng:

(1) Một đèn đỏ hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng L;

(2) Một đèn xanh hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng R;

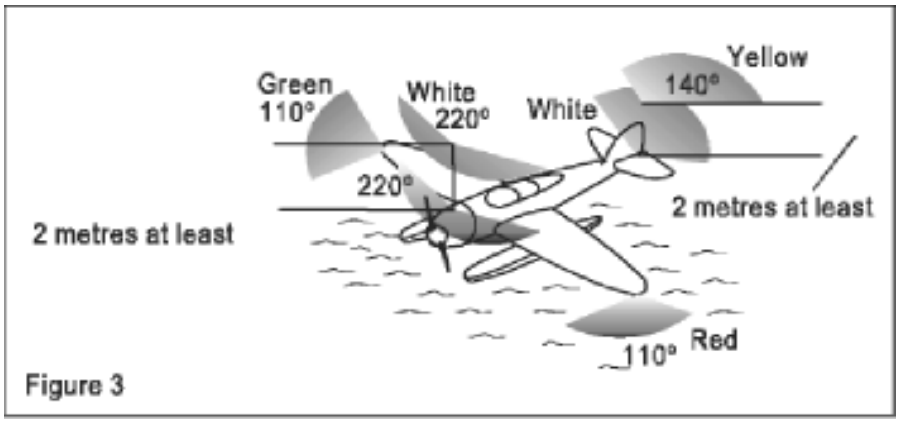
(3) Một đèn trắng hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng A; và

(4) Một đèn trắng hướng qua góc chiếu sáng F;

(b) Những đèn được trình bày tại các khoản 3.2(a)(1), (2) và (3) phải được nhìn thấy từ khoảng cách tối thiểu 3,7 km (2NM). Đèn được trình bày tại khoản 3.2 (a)(4) phải được nhìn thấy từ khoảng cách tối thiểu 9,3 km (5NM) đối với những tàu bay có chiều dài lớn hơn hoặc bằng 20 mét và từ khoảng cách tối thiểu 5,6 km (3NM) đối với những tàu bay có chiều dài nhỏ hơn 20 mét .

3.3 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp kéo tàu thuyền hoặc tàu bay khác

(a) Theo hình vẽ số 3, những đèn sau được chiếu sáng:



(1) Những đèn được trình bày ở khoản 3.2(a);

(2) Một đèn thứ hai có các đặc tính như đèn được trình bày ở khoản 3.2(a)(3) và được nằm trên đường thẳng đứng cách tối thiểu 2 mét ở bên trên hoặc bên dưới; và

(3) Một đèn vàng có các đặc tính như đèn được trình bày ở khoản 3.2(a)(3) và được nằm trên đường thẳng đứng cách tối thiểu 2 mét ở bên trên.

3.4 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp bị kéo

(a) Những đèn được trình bày ở khoản 3.2 (a) (1), (2) và (3) được chiếu sáng.

3.5 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp không trong tình trạng chỉ huy và không chạy đà

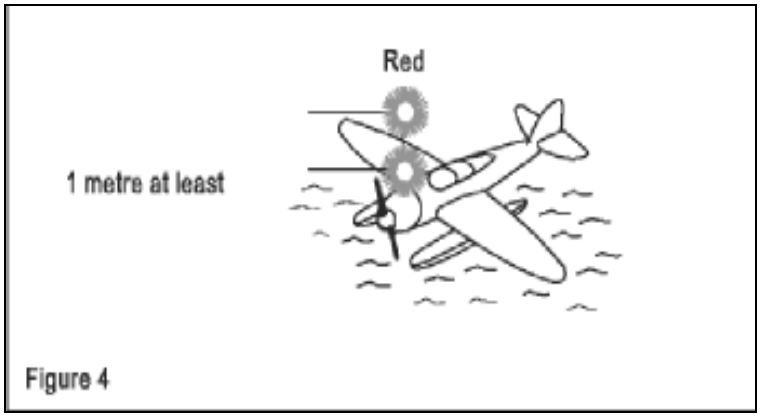


Figure 4

(a) Theo hình vẽ số 4, hai đèn đỏ được chiếu sáng đều được đặt ở vị trí có thể nhìn thấy rõ nhất, một đèn cách đèn kia theo chiều thẳng đứng không nhỏ hơn 1 mét, và có thể nhìn thấy được ở tầm nhìn tối thiểu 3,7 km (2NM)

3.6 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp chạy đà và không trong tình trạng chỉ huy

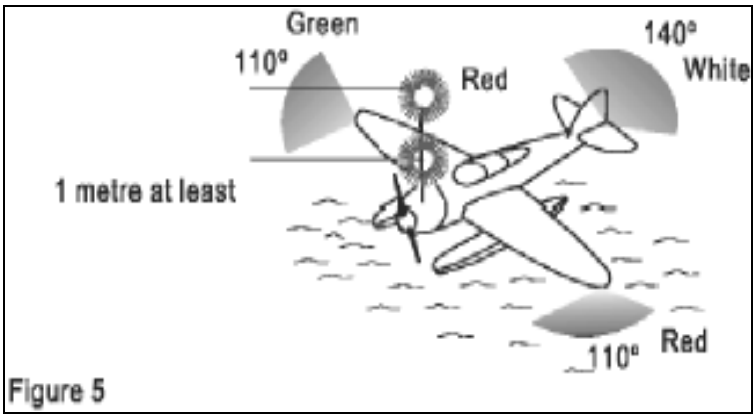


Figure 5

(a) Theo hình vẽ số 5, những đèn được chiếu sáng được trình bày trong khoản 3.5 cộng với những đèn được chiếu sáng được trình bày trong khoản 3.2 (a), (b).

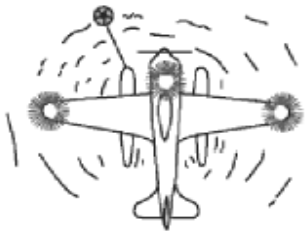
3.7 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp thả neo

Figure 6

Figure 7

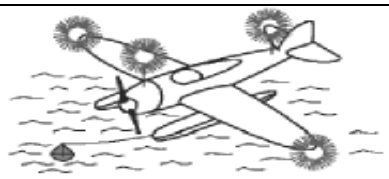
(a) Nếu chiều dài tàu bay nhỏ hơn 50 mét, ở tầm nhìn tốt nhất, đèn chiếu sáng đều màu trắng (hình vẽ số 6) có thể nhìn thấy được ở khoảng cách tối thiểu 3,7 km (2NM);

(b) Nếu chiều dài tàu bay lớn hơn hoặc bằng 50 mét, ở tầm nhìn tốt nhất, đèn chiếu sáng đều màu trắng phía trước (hình vẽ số 7) có thể nhìn thấy được ở khoảng cách tối thiểu 5,6 km (3NM);



Less than 50 metres in length; 50 metres or more in span

Figure 8



50 metres or more in length; 50 metres or more in span

Figure 9

(c) Nếu sải cánh tàu bay lớn hơn hoặc bằng 50 mét, một đèn chiếu sáng đều màu trắng trên từng bên cánh (Hình 8 và hình 9) hiển thị chiều dài tối đa sải cánh tàu bay và có thể nhìn thấy ở khoảng cách tối thiểu 1,9 km (1NM);

3.8 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp tàu bay mắc cạn

(a) Những đèn được trình bày trong khoản 3.7 và thêm 02 đèn đỏ sáng đều trên trục thẳng đứng, được bố trí cách nhau tối thiểu 1 mét để có thể nhìn thấy ở mọi tầm nhìn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.035: CÁC YÊU CẦU HOẠT ĐỘNG CỦA HỆ THỐNG ĐO CAO THEO RVSM[106]

a. Đối với các nhóm máy bay có thiết kế, chế tạo giống nhau phải đảm bảo độ chính xác của tính năng giữ độ cao, yêu cầu sai số độ cao (TVE) phải đạt giá trị trung bình không được lớn hơn 25 m (80ft) và độ lệch chuẩn không lớn hơn $28-0.013z^2$ khi $0 \leq z \leq 25$ (z đo bằng mét) hoặc $92-0.004z^2$ khi $0 \leq z \leq 80$ (z đo bằng ft). Ngoài ra, các yếu tố cấu thành TVE phải có các đặc điểm sau đây:

1. Sai số đồng hồ đo độ cao (ASE) trung bình của nhóm không được vượt quá 25 m (80ft) về giá trị tuyệt đối;

2. Tổng giá trị tuyệt đối của ASE trung bình và ba sai lệch chuẩn của ASE không được vượt quá 75 m (245ft);

3. Chênh lệch giữa mực bay và độ cao áp suất đồng hồ phải đối xứng quanh giá trị trung bình 0 m, với sai lệch chuẩn không lớn hơn 13.3 m (43.7ft). Ngoài ra, khi tăng giá trị độ cao thì tần suất sai lệch phải giảm ít nhất là theo cấp số nhân.

b. Đối với các máy bay có đặc điểm cấu trúc khung sườn và hệ thống đo cao khác biệt không thể phân loại theo 01 nhóm máy bay như khoản a Điều này thì phải đảm bảo khả năng giữ độ cao hoạt động của máy bay bằng các thiết bị TVE có các đặc điểm sau:

1. ASE của máy bay trong mọi điều kiện bay không được vượt quá 60m (200ft) về giá trị tuyệt đối và chênh lệch giữa mực bay với độ cao áp suất đồng hồ phải đối xứng quanh giá trị trung bình 0m với sai lệch chuẩn không lớn hơn 13.3m (43.7ft);

2. Khi tăng giá trị chênh lệch thì tần suất sai lệch phải giảm ít nhất là theo cấp số nhân.

---

[106] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 66 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.047: YÊU CẦU ĐỐI VỚI KHAI THÁC TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT

(a) Tiếp cận CAT II tối thiểu. Ngoài các yêu cầu về trang thiết bị đối với tàu bay khi khai thác theo IFR với tổ bay 2 người lái và các yêu cầu riêng biệt cho loại tàu bay, các trang thiết bị bổ sung dưới đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống hướng dẫn điều khiển chuyến bay đó bao gồm bộ ly hợp tiếp cận tự động hoặc hệ thống định hướng bay phù hợp với:

(i) Trên hệ thống định hướng bay phải hiển thị thông tin được tính toán như lệnh điều chỉnh hướng của đài định vị ILS, và trên thiết bị tương tự khác phải hiển thị thông tin được tính toán khác như lệnh điều khiển chúc ngóc (tầm) theo kênh tầm của ILS hoặc thông tin cơ bản của đường tầm hạ cánh theo ILS;

(ii) Một hệ thống tiếp cận tự động kép phải cung cấp ít nhất sự điều chỉnh hướng tự động theo kênh hướng của ILS;

(iii) Hệ thống hướng dẫn bay có thể được khai thác từ một trong các hệ thống máy thu được yêu cầu.

(2) Đối với độ cao quyết định DH dưới 150 ft, một thiết bị đo cao vô tuyến;

(3) Các hệ thống cảnh báo để ngay lập tức người lái phát hiện được nếu hệ thống lỗi.

(b) Tiếp cận CAT IIIA tối thiểu (không nhỏ hơn RVR600 (200m)). Ngoài các yêu cầu về trang thiết bị đối với tàu bay khai thác theo quy tắc IFR với tổ bay 2 người lái và các yêu cầu riêng biệt cho loại tàu bay và các yêu cầu cho CAT II, các trang thiết bị bổ sung dưới đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống hướng dẫn bay hoặc điều khiển bay dự phòng cung cấp:

(i) Một hệ thống hạ cánh tự động hỏng chủ động hoặc bị động ít nhất đến vùng chạm đất;

(ii) Một hệ thống hướng dẫn bay bằng tay hỏng chủ động hoặc hỏng bị động với lệnh điều khiển chúc hoặc ngóc phù hợp, và khả năng giám sát phù hợp ít nhất đến khi chạm đất;

(iii) Một hệ thống hiệp đồng, sử dụng khả năng hạ cánh tự động như phương thức chính để hạ cánh tối thiểu đến khi chạm đất; hoặc

(iv) Hệ thống khác có thể cùng cấp tính năng và mức độ an toàn tương đương.

(2) Một hệ thống tự động tay ga hoặc hệ thống tự động điều khiển công suất phù hợp với tiêu chuẩn đặc biệt được phê chuẩn trong AFM. Mặc dù đối với khai thác DH 15 m (50ft), hoặc các khai thác khác mà đã được đánh giá là đặc biệt như đối với khả năng hạ cánh với một động cơ không hoạt động, hệ thống tự động tay ga có thể không cần thiết nếu chứng minh được rằng hoạt động khai thác có thể

thực hiện an toàn với khối lượng công việc có thể chấp nhận được mà không cần sử dụng hệ thống tự động tay ga;

(3) Ít nhất 2 hệ thống máy thu/truyền cảm dẫn đường độc lập cung cấp vị trí theo trục ngang và trục dọc hoặc các thông tin về chuyển động của tàu bay. Thông thường, trạm máy thu của người lái thứ nhất nhận thông tin từ một hệ thống truyền cảm và trạm máy thu của người lái thứ hai nhận thông tin từ hệ thống truyền cảm còn lại. Máy thu/truyền cảm dẫn đường phải phù hợp với tiêu chuẩn đặc biệt cho khai thác CAT IIIA;

(4) Ít nhất hai hệ thống đo cao vô tuyến được phê chuẩn phù hợp với các yêu cầu tiêu chuẩn tính năng đặc biệt trong AFM. Thông thường, trạm máy thu của người lái thứ nhất nhận thông tin từ một hệ thống truyền cảm và trạm máy thu của người lái thứ hai nhận thông tin từ hệ thống truyền cảm còn lại;

(5) Khả năng phát hiện lỗi, thông báo và cảnh báo như được xác định trong AFM;

(6) Hướng dẫn tiếp cận hụt được cung cấp từ một hoặc hai hệ thống sau:

(i) Các hiển thị thế bay bao gồm các dấu hiệu chúc hoặc ngóc phù hợp, hoặc được thiết lập tính toán trước hiển thị lệnh chúc, ngóc;

(ii) Hiển thị góc tầm (chúc) được phê chuẩn; hoặc

(iii) Khả năng bay lại tự động hoặc hướng dẫn bay lại tự động.

(7) Tầm nhìn thẳng và ngang cho người lái phù hợp theo AFM;

(8) Khả năng gạt nước kính chắn, phòng băng, hoặc sương mù phù hợp theo AFM

(c) Tiếp cận CAT IIIB tối thiểu nhỏ hơn RVR 600 (200m) nhưng không nhỏ hơn RVR400). Ngoài các thiết bị được yêu cầu ở khoản (a) và (b) của Phụ lục này, các thiết bị bổ sung sau đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống hướng dẫn bay hoặc điều khiển bay dự phòng đã được kiểm chứng theo tiêu chuẩn quốc tế. Các hệ thống điều khiển hoặc hướng dẫn bay bao gồm:

(i) Hệ thống hạ cánh hỏng chủ động với một hệ thống xả đà tự động hỏng thụ động hoặc hỏng chủ động; hoặc

(ii) Hệ thống hạ cánh hỏng thụ động (được giới hạn vùng RVR chạm đất không nhỏ hơn RVR600 với hệ thống xả đà hỏng thụ động được cung cấp tự động hoặc bằng một hệ thống hướng dẫn bay cung cấp hướng dẫn chúc hoặc ngóc phù hợp, và khả năng giám sát phù hợp.

(iii) Hệ thống hiệp đồng hạ cánh tự động hỏng chủ động và hệ thống xả đà có hệ thống hướng dẫn bay bằng tay tương đương, sử dụng khả năng hạ cánh tự động như là phương thức chính để hạ cánh; hoặc

(iv) Hệ thống khác mà có thể cung cấp tính năng và mức độ an toàn tương đương.

(2) Hệ thống kiểm soát hoặc điều khiển bay bao gồm một trong các hệ thống sau[107]:

i. Hệ thống hạ cánh đảm bảo việc duy trì hạ cánh trong trường hợp một hệ thống hỏng vẫn có khả năng tiếp tục thực hiện hạ cánh (hệ thống hạ cánh chủ động) kết hợp với hệ thống kiểm soát tàu bay tự động sau khi tàu bay hạ cánh và di chuyển trên mặt đất có chức năng duy trì hoạt động tự động của hệ thống này khi một hệ thống hỏng (hệ thống kiểm soát di chuyển chủ động) hoặc có chức năng đảm bảo việc tiếp quyền kiểm soát của Người lái trong trường hợp hư hỏng hệ thống (hệ thống kiểm soát di chuyển thụ động);

ii. Hệ thống hạ cánh đảm bảo phi công tiếp quyền kiểm soát hạ cánh trong trường hợp một hệ thống hỏng (hệ thống hạ cánh thụ động) được giới hạn tới vùng tiếp đất RVR không thấp hơn RVR 600 kết hợp với hệ thống kiểm soát di chuyển thụ động với điều kiện là hệ thống này tự động hoặc thông qua một hệ thống chỉ dẫn bay cung cấp các chỉ hướng, thông số phù hợp và có chức năng theo dõi;

iii. Hệ thống hạ cánh và di chuyển tự động hỗn hợp kết hợp với hệ thống điều khiển bay bằng tay trong đó sử dụng khả năng hạ cánh tự động là cách thức hạ cánh chính;

iv. Hệ thống khác có mức an toàn và tính năng tương đương.

(d) Tiếp cận CAT IIIC tối thiểu (nhỏ hơn RVR300 (75m). Ngoài các thiết bị được yêu cầu ở khoản (a), (b) và (c) của phụ lục này, các thiết bị bổ sung sau đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống điều khiển bay tự động hỏng chủ động, hoặc hệ thống hướng dẫn bay được thiết kế phù hợp với tiêu chuẩn hệ thống hỏng chủ động, hoặc một hệ thống hiệp đồng trong trường hợp cả hai hệ thống tự động hỏng bị động và các thiết bị hướng dẫn bay được giám sát cung cấp hướng dẫn tiếp cận và cải bằng đến vùng chạm đất, và phải đảm bảo khả năng dự phòng tương hỗ;

(2) Một hệ thống điều khiển tự động, bằng bay hoặc hiệp đồng xả đà hỏng chủ động.

---

[107] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 67 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.090: KIỂM TRA HỆ THỐNG GHI THAM SỐ BAY[108]

a. Trước chuyến bay đầu tiên trong ngày, phải theo dõi đặc điểm tự kiểm tra của thiết bị ghi tham số bay (FDR) và thiết bị thu thập dữ liệu chuyến bay (FDAU) nếu có lắp đặt bằng cách kiểm tra bằng tay hoặc tự động.

b. Những hạng mục phải được CAAV phê chuẩn:

1. Các hệ thống FDR số hoặc ADRS, các hệ thống CVR hoặc CARS, các hệ thống AIR hoặc AIRS đã được chứng thực có độ ổn định cao trong hoạt động và tự theo dõi, phải được kiểm tra hệ thống ghi chép định kỳ hàng năm và có thể gia hạn đến 02 năm.

2. Các hệ thống DLR hoặc DLRS phải được kiểm tra hệ thống ghi chép định kỳ 02 năm và có thể gia hạn đến bốn năm.

c. Việc kiểm tra hệ thống ghi chép định kỳ hàng năm phải được thực hiện như sau:

1. Việc phân tích các dữ liệu được ghi trong FDR phải đảm bảo rằng FDR hoạt động bình thường trong thời gian ghi theo quy định.

2. Việc phân tích FDR hoặc ADRS phải đánh giá được chất lượng của dữ liệu ghi lại và xác định được tỷ lệ lỗi bit dữ liệu (gồm cả các lỗi gây ra do thiết bị ghi chép, thiết bị thu thập, nguồn dữ liệu trên máy bay và các công cụ sử dụng để trích xuất dữ liệu từ thiết bị ghi chép) có trong giới hạn cho phép và xác định được bản chất và phân bố các lỗi dữ liệu;

3. Dữ liệu 01 chuyến bay hoàn chỉnh từ FDR hoặc ADRS phải được kiểm tra qua đơn vị kỹ thuật để đánh giá tính hợp lệ của mọi tham số được ghi lại, trong đó

i. Phải đặc biệt chú ý đến các tham số từ các cảm biến của FDR hoặc ADRS.

ii. Không cần kiểm tra các tham số lấy từ hệ thống bus điện của tàu bay nếu tình trạng hoạt động bình thường của hệ thống này có thể được xác định nhờ các hệ thống khác.

4. Cơ sở đọc dữ liệu phải có phần mềm cần thiết để chuyển đổi chính xác các giá trị được ghi lại thành đơn vị kỹ thuật và để xác định tình trạng của dữ liệu đã mã hóa;

5. Phải thực hiện kiểm tra định kỳ hàng năm các dữ liệu được ghi lại trong CVR hoặc CARS bằng biện pháp nghe lại âm thanh ghi trong CVR hoặc CARS. Khi được lắp lên tàu bay, CVR hoặc CARS phải ghi lại các tín hiệu kiểm tra từ

---

[108] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 68 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

mọi nguồn trên tàu bay và từ các nguồn bên ngoài tương ứng để đảm bảo rằng mọi tín hiệu yêu cầu đều đáp ứng tiêu chuẩn nghe hiểu được;

6. Trong điều kiện có thể, khi kiểm tra hàng năm phải thực hiện lấy mẫu ghi âm trong chuyến bay từ CVR hoặc CARS để kiểm tra làm bằng chứng cho việc tín hiệu ghi âm là nghe hiểu được; và

7. Hàng năm, phải kiểm tra hình ảnh ghi lại trong AIR hoặc AIRS bằng cách xem lại hình ảnh. Khi được lắp lên tàu bay, AIR hoặc AIRS phải ghi lại các hình ảnh kiểm tra từ mọi nguồn trên tàu bay và từ các nguồn bên ngoài tương ứng để đảm bảo rằng mọi hình ảnh yêu cầu đều đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng ghi hình;

d. Các hệ thống ghi chép thông tin chuyến bay được coi là không sử dụng được nếu có đoạn thông tin chất lượng thấp, tín hiệu không thể nghe hiểu được hoặc nếu có ít nhất 01 tham số được ghi lại không đúng.

e. Phải lập báo cáo sau khi kiểm tra hàng năm khi được CAAV yêu cầu.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.090: KHÔI PHỤC DỮ LIỆU CHUYẾN BAY[109]

a. Khi phê chuẩn phương tiện để nhanh chóng khôi phục dữ liệu của hệ thống ghi dữ liệu chuyến bay, Cục HKVN xem xét:

1. Năng lực người khai thác;

2. Khả năng của tàu bay và hệ thống tàu bay theo chứng nhận của Quốc gia thiết kế tàu bay;

3. Độ tin cậy của phương tiện khôi phục dữ liệu của CVR và FDR;

4. Các biện pháp khắc phục cụ thể.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 6.090: BẢO MẬT THÔNG TIN CVR[110]

a. Các dữ liệu ghi lại của CVR, CARS, AIR loại A và AIRS loại A được phép cung cấp cho các mục đích ngoài việc điều tra tai nạn, sự cố và là tài sản được bảo vệ của hệ thống quản lý an toàn (SMS) của Người khai thác tàu bay khi các dữ liệu này:

---

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

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

1. Liên quan đến các sự kiện an toàn trong hệ thống SMS; chỉ giới hạn ở các phần dữ liệu ghi lại không định danh;

2. Được sử dụng để truy tìm tội phạm không liên quan đến quá trình điều tra tai nạn, sự cố;

3. Được sử dụng để kiểm tra FR như duy định ở Phụ lục 1 Điều 6.090.

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 6.090: SỬ DỤNG HẠN CHẾ THÔNG TIN CỦA FDR[111]

a. Các dữ liệu ghi lại của FDR, ADRS, AIR loại B và C, AIRS loại B và C được phép cung cấp cho các mục đích ngoài việc điều tra tai nạn, sự cố và là tài sản được bảo vệ của hệ thống quản lý an toàn (SMS) của người khai thác khi các dữ liệu này:

1. Được người khai thác tàu bay sử dụng vào mục đích bảo dưỡng hoặc duy trì đủ điều kiện bay;

2. Được người khai thác tàu bay sử dụng khi phân tích dữ liệu chuyến bay theo yêu cầu của Điều 12.075;

3. Được sử dụng vào mục đích ngoài việc điều tra tai nạn, sự cố;

4. Không định danh;

5. Được phép tiết lộ theo quy định về an ninh hàng không.

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

(Xem tiếp Công báo số 879 + 880)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng