VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 54/VBHN-BGTVT ngày 03 tháng 11 năm 2023 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 1143 + 1144)

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)

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 3

PHẦN 3
CẤP GIẤY PHÉP LẦN ĐẦU ĐỐI VỚI TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY[1]

CHƯƠNG A: GIỚI THIỆU CHUNG

3.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Phần này quy định các yêu cầu của Việt Nam đối với:

1. Tiêu chuẩn công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận loại và Giấy chứng nhận loại bổ sung được áp dụng trong quá trình cấp mới hoặc gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay;

2. Các quy định đối với các giấy chứng nhận gốc của tàu bay và thiết bị tàu bay.

b. Phần này áp dụng đối với chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và các cá nhân, tổ chức thực hiện bảo dưỡng tàu bay.

c. Tiêu chuẩn do Cục HKVN ban hành phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế tàu bay của Phụ ước 8 của ICAO được áp dụng để ban hành các giấy chứng nhận liên quan đến tàu bay và đủ điều kiện bay cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

3.003 ĐỊNH NGHĨA[2]

a. Các định nghĩa liên quan đến Phần này được quy định trong Phụ lục 1 Điều 1.007 của Phần 1.

3.005 TỪ VIẾT TẮT

a. Nghĩa của các từ viết tắt trong Phần này được nêu trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

3.010 HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Tàu bay chỉ được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay khi loại tàu bay đó đã được quốc gia thiết kế cấp Giấy chứng nhận loại.

---

[1] Phần này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục II sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 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] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 3 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 3 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

b. Bản sao của Giấy chứng nhận loại phải được cung cấp cho Cục HKVN.

c. Giấy chứng nhận loại được Cục HKVN công nhận theo các quy định của Chương này.

3.013 ĐẶC TÍNH THIẾT KẾ ĐẢM BẢO YÊU CẦU ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

a. Cục HKVN thực hiện công nhận Giấy chứng nhận loại do các quốc gia thành viên ICAO cấp theo các tiêu chuẩn được quy định tại Phụ ước 8 của ICAO.

b. Trong trường hợp tiêu chuẩn đủ điều kiện bay do các Quốc gia thiết kế, chế tạo áp dụng khác các tiêu chuẩn trong Phụ ước 8 của ICAO, Cục HKVN đánh giá và xác định mức an toàn tương đương để cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

c. Trong mọi trường hợp nếu các đặc tính thiết kế không thích hợp, Cục HKVN yêu cầu Quốc gia thiết kế, chế tạo thực hiện các biện pháp khắc phục để đảm bảo mức an toàn tương đương theo yêu cầu của Phần này và các tiêu chuẩn thiết kế tàu bay và thiết bị tàu bay do Cục HKVN quy định (Các tiêu chuẩn này tối thiểu phải đáp ứng các tiêu chuẩn của Phụ ước 8 của ICAO) trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

d. Đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay do các Quốc gia thiết kế, chế tạo áp dụng cho quá trình cấp Giấy chứng nhận loại phải tuân thủ với tiêu chuẩn thiết kế do quốc gia đó áp dụng và phải đảm bảo phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế quy định trong Phụ ước 8 của ICAO.

đ. Các thiết kế không được có các đặc tính và tính năng gây mất an toàn trong mọi điều kiện hoạt động dự kiến.

e. Các thiết kế phải đáp ứng các yêu cầu để đảm bảo mức an toàn tương đương, trong đó việc thiết kế của tàu bay phản ánh các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế tàu bay, các thiết bị của tàu bay và tối thiểu phải tuân thủ các quy định trong Phụ ước 8 của ICAO.

3.015 BẰNG CHỨNG TUÂN THỦ

a. Trong mọi trường hợp khi Quốc gia thiết kế, chế tạo, Nhà sản xuất chưa có đủ bằng chứng đảm bảo đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế trong Phụ ước 8 của ICAO, Cục HKVN phải thực hiện xác minh bằng chứng tuân thủ.

b. Ngoài việc xác định sự tuân thủ với các các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay của tàu bay, Cục HKVN thực hiện dừng cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay nếu tàu bay được xác định hoặc nghi ngờ có đặc tính nguy hiểm và vi phạm các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay.

c. Đối với phê chuẩn thiết kế của việc cải tiến kỹ thuật, sửa chữa hoặc thay thế thiết bị, tổ chức hoặc cá nhân phải cung cấp cho Cục HKVN đầy đủ các bằng chứng đảm bảo tàu bay liên tục tuân thủ các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay được sử dụng cho việc phê chuẩn Giấy chứng nhận loại của loại tàu bay hoặc các sửa đổi của Giấy chứng nhận loại.

d. Khi được Cục HKVN yêu cầu, Nhà chế tạo phải đưa ra bản thiết kế được phê chuẩn bao gồm các bản vẽ kỹ thuật, các đặc tính kỹ thuật, các báo cáo và các văn bản cần thiết để tạo nên bản thiết kế tàu bay và chứng tỏ sự tuân thủ với các đặc tính thiết kế của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

đ. Khi được Cục HKVN yêu cầu, Nhà chế tạo phải chứng minh rằng tàu bay đã được kiểm tra, thử nghiệm trên mặt đất và trên không theo yêu cầu của quốc gia thiết kế và quốc gia chế tạo để chứng tỏ sự tuân thủ với các đặc tính thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

3.017 BẰNG CHỨNG THỎA ĐÁNG

a. Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các bằng chứng đáp ứng yêu cầu sau:

1. Việc cấp Giấy chứng nhận loại để xác nhận thiết kế và phê chuẩn thiết kế bởi Quốc gia thiết kế được căn cứ vào các bằng chứng thỏa đáng chứng tỏ tàu bay tuân thủ với các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay.

2. Trong trường hợp quốc gia thành viên ICAO không phải là quốc gia thiết kế cấp Giấy chứng nhận loại cho một loại tàu bay, việc cấp này phải được thực hiện trên cơ sở thiết lập các bằng chứng thỏa đáng đảm bảo loại tàu bay hoàn toàn phù hợp với các đặc tính thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp.

3.020 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Trong trường hợp Việt Nam là quốc gia thiết kế, trước khi ban hành Giấy chứng nhận loại, Cục HKVN xây dựng, ban hành các tiêu chuẩn và yêu cầu để đảm bảo quá trình phê chuẩn loại đối với thiết kế và thử nghiệm trên nguyên mẫu tàu bay tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế.

b. Cục HKVN không cấp Giấy chứng nhận loại trong trường hợp không có đủ nguồn nhân lực có trình độ để đảm bảo mỗi bước của quá trình phê chuẩn cho nguyên mẫu tàu bay được thực hiện đầy đủ.

3.023 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận loại của Quốc gia thiết kế trước khi cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

b. Cục HKVN không công nhận hiệu lực của giấy chứng nhận loại khi giấy chứng nhận này được ban hành bởi quốc gia không phải là Quốc gia thiết kế.

3.025 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI BỔ SUNG

a. Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận loại bổ sung (STC) đã được cấp và phê chuẩn bởi Quốc gia thiết kế cho loại tàu bay hoặc sản phẩm tàu bay.

b. Khi có thay đổi lớn về thiết kế loại đối với sản phẩm tàu bay nhưng chưa tới mức phải đề nghị cấp mới Giấy chứng nhận loại, tổ chức, cá nhân nộp đơn xin cấp Giấy chứng nhận loại bổ sung tới nhà chức trách có thẩm quyền của Quốc gia thiết kế đã cấp Giấy chứng nhận loại cho sản phẩm đó hoặc Quốc gia đăng ký của tàu bay và phải thực hiện các quy trình theo quy định của quốc gia đó.

CHƯƠNG C: QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY

3.030 CÁC QUY CHẾ PHÊ CHUẨN TÀU BAY ĐƯỢC ÁP DỤNG

a. Cục HKVN áp dụng các quy định, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay chi tiết và đầy đủ của quốc gia thành viên ICAO cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay để thực hiện việc phê chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay với điều kiện sau:

1. Các quy định, tiêu chuẩn này phù hợp với Phụ ước 8 của ICAO;

2. Các quy định, tiêu chuẩn này được ban hành bằng tiếng Anh hoặc có bản dịch ra tiếng Anh được công chứng;

3. Bản sao của các quy định này được cung cấp cùng với đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

4. Đảm bảo việc cập nhật đầy đủ các quy định, tiêu chuẩn này cho Cục HKVN trong suốt quá trình tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.

b. Cục HKVN áp dụng các tiêu chuẩn thiết kế và thử nghiệm của Phụ ước 8 của ICAO làm căn cứ xác định sự phù hợp của các quy định, tiêu chuẩn phê chuẩn của các quốc gia thành viên ICAO khác.

c. Cục HKVN sử dụng các quy định phê chuẩn tàu bay của các quốc gia sau đây để thực hiện việc cấp, công nhận, thừa nhận các Giấy chứng nhận liên quan đến đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm:

1. Cục Hàng không liên bang Hoa Kỳ (FAA) đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do FAA cấp;

2. Nhà chức trách an toàn hàng không Châu Âu (EASA), đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do EASA cấp;

3. Bộ Giao thông vận tải Canada đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Bộ Giao thông vận tải Canada cấp;

4. Nhà chức trách hàng không Brazil đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Nhà chức trách hàng không Brazil cấp;

5. Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga đối với các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga cấp.

CHƯƠNG D: CHẾ TẠO

3.039 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Chương này cung cấp các quy định chung áp dụng đối với việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay ở Việt Nam.

3.040 TUÂN THỦ GIẤY CHỨNG NHẬN CHẾ TẠO VÀ GIẤY CHỨNG NHẬN LOẠI

a. Cơ sở chế tạo chỉ được phép chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay ở Việt Nam khi có Giấy chứng nhận chế tạo tàu bay, thiết bị tàu bay do Cục HKVN cấp.

b. Cơ sở có Giấy chứng nhận chế tạo phải có phê chuẩn thiết kế cho từng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay liên quan và có quyền sử dụng các dữ liệu thiết kế liên quan được phê chuẩn dùng cho mục đích chế tạo.

c. Cơ sở có Giấy chứng nhận chế tạo tàu bay hoặc các sản phẩm hàng không được sản xuất ở Việt Nam phải tuân thủ các quy định của Giấy chứng nhận loại theo yêu cầu của Quốc gia thiết kế.

3.043 KIỂM SOÁT VIỆC CHẾ TẠO

Chỉ được phép chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay khi cơ sở chế tạo có đủ nguồn nhân lực kiểm soát chất lượng để đảm bảo quá trình chế tạo được kiểm soát bao gồm hệ thống chất lượng đảm bảo quá trình lắp ráp và chế tạo đáp ứng được các yêu cầu đề ra.

3.045 QUẢN LÝ HỒ SƠ

Cơ sở có Giấy chứng nhận chế tạo phải thiết lập hệ thống quản lý, lưu giữ đầy đủ hồ sơ nhằm đảm bảo xác định được nguồn gốc của tàu bay, các thiết bị tàu bay.

3.047 CHUẨN BỊ CHO VIỆC CHẾ TẠO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

a. Cục HKVN phải đảm bảo các yêu cầu của quốc gia chế tạo được đáp ứng trước khi ban hành Giấy chứng nhận chế tạo đối với việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay. Các yêu cầu đó bao gồm:

1. Có đầy đủ sự phối hợp và thống nhất cần thiết với quốc gia thiết kế;

2. Có đầy đủ sự phối hợp và thống nhất cần thiết với người có Giấy chứng nhận loại;

3. Cơ sở chế tạo làm đơn đề nghị có đủ cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị, nhân lực và các dữ liệu kỹ thuật để thực hiện được việc chế tạo;

4. Cơ sở chế tạo làm đơn đề nghị mà có hợp đồng với nhà thầu phụ, nhà cung ứng thì phải đảm bảo các thiết bị tàu bay đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay;

5. Có đầy đủ sự phối hợp và thống nhất cần thiết để đảm bảo rằng cơ sở chế tạo hợp tác với tổ chức có trách nhiệm với thiết kế loại khi đánh giá các thông tin liên quan trong quá trình khai thác tàu bay.

3.050 PHÊ CHUẨN CHẾ TẠO TÀU BAY

a. Khi phê chuẩn việc chế tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, Cục HKVN phải:

1. Xem xét các dữ liệu liên quan và kiểm tra các trang thiết bị và quy trình chế tạo để xác định tổ chức chế tạo tuân thủ các yêu cầu đối với việc chế tạo;

2. Đảm bảo rằng cơ sở chế tạo đã thiết lập và duy trì hệ thống chất lượng hoặc hệ thống kiểm tra để đảm bảo mỗi tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được sản xuất bởi cơ sở đó hoặc bởi nhà thầu phụ, nhà cung ứng đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay.

b. Trước khi phê chuẩn việc chế tạo, phải có thỏa thuận cần thiết giữa Quốc gia thiết kế và Cục HKVN để:

1. Đảm bảo rằng cơ sở chế tạo có quyền tiếp cận dữ liệu thiết kế được phê chuẩn liên quan dùng cho mục đích chế tạo;

2. Xác định trách nhiệm của từng quốc gia liên quan đến từng lĩnh vực thiết kế, chế tạo và duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 3

CHƯƠNG E: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

3.060 PHẠM VI ÁP DỤNG

a. Các yêu cầu của Chương này được áp dụng đối với việc cấp lần đầu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

3.063 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LẦN ĐẦU

a. Cục HKVN không cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay trừ khi có đầy đủ bằng chứng về việc tàu bay phù hợp với các đặc tính thiết kế đảm bảo đủ điều kiện bay. Các quy định chi tiết liên quan đến việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được quy định trong Phần 4 của Bộ QCATHK.

b. Cục HKVN không cấp hoặc không công nhận hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay khai thác quốc tế trừ khi có đầy đủ bằng chứng chứng tỏ tàu bay tuân thủ với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Phụ ước 8 của ICAO.

c. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam sẽ được gia hạn hoặc tiếp tục có hiệu lực khi tuân thủ các yêu cầu của hệ thống kiểm tra, bảo dưỡng và chương trình giám sát của Cục HKVN. Các yêu cầu chung cho các loại hình kiểm tra này được quy định tại Phần 4 của Bộ QCATHK.

d. Cục HKVN chấp nhận đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên của ICAO cấp.

đ. Cục HKVN thực hiện các công việc sau trước khi cấp hoặc công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp:

1. Chấp nhận một phần hoặc toàn bộ Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc khi có bằng chứng tàu bay đó đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp;

2. Trong trường hợp công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay gốc, thời hạn công nhận hiệu lực không được vượt quá thời hạn quy định tại Giấy chứng nhận gốc.

e. Cục HKVN được phép áp dụng việc công nhận hiệu lực khi tàu bay lần đầu tiên được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và khi tàu bay thay đổi quốc tịch đăng ký.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 3

3.065 MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

a. Mẫu Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp có định dạng tương tự mẫu quy định tại Phụ ước 8 của ICAO và bao gồm các thông tin sau:

1. Quốc gia đăng ký: Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

2. Cơ quan cấp: Cục Hàng không Việt Nam;

3. Quốc tịch và dấu hiệu đăng ký;

4. Nhà sản xuất và tên loại tàu bay;

5. Số xuất xưởng;

6. Loại hình khai thác;

7. Câu xác nhận sau: "Giấy chứng nhận này được cấp phù hợp với Công ước Quốc tế về Hàng không dân dụng ngày 07 tháng 12 năm 1944 và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Tàu bay mang dấu hiệu đăng ký nói trên có giá trị sử dụng trong điều kiện khai thác và bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành;

8. Chữ ký của Người đại diện của Cục HKVN;

9. Ngày cấp;

10. Ngày hết hạn;

11. Ghi chú.

b. Các nội dung của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp có kèm phần dịch sang tiếng Anh.

3.067 THÔNG TIN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA TÀU BAY

Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải cung cấp cho Cục HKVN các tài liệu hướng dẫn bay, bảng chỉ dẫn và các tài liệu khác chỉ rõ các giới hạn đã được phê chuẩn nhằm đảm bảo tính đủ điều kiện của tàu bay theo quy định của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp và cung cấp các chỉ dẫn và thông tin cần thiết khác cho việc khai thác an toàn của tàu bay.

3.070 TẠM THỜI KHÔNG ĐÁP ỨNG TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

Trong trường hợp người chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay không duy trì được tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay theo các quy định của các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được nêu trong Bộ QCATHK, tàu bay sẽ không được tiếp tục đưa vào khai thác cho đến khi tính đủ điều kiện bay của tàu bay được phục hồi."

3.073 HỎNG HÓC CỦA CÁC TÀU BAY NƯỚC NGOÀI

a. Trong trường hợp tàu bay mang quốc tịch nước ngoài khi đang khai thác tại Việt Nam có hỏng hóc hoặc được xác định là không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, Cục HKVN được phép tạm dừng khai thác tàu bay ngay lập tức và sau đó liên hệ ngay với nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay và thông báo chi tiết về tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay đó. Khi tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp được nhà chức trách hàng không nước thành viên ICAO xác định là có hỏng hóc hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, các yêu cầu của Phần 4 của Bộ QCATHK sẽ được áp dụng.

b. Căn cứ vào các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng, quốc gia đăng ký tàu bay phải đánh giá hỏng hóc có ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay khi khai thác quốc tế, cụ thể như sau:

1. Khi quốc gia đăng ký tàu bay xác định hỏng hóc của tàu bay vượt quá giới hạn cho phép dẫn đến việc tàu bay không đáp ứng được tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, tàu bay sẽ phải dừng khai thác cho đến khi hỏng hóc được khắc phục và tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay được phục hồi;

2. Trong các trường hợp đặc biệt, quốc gia đăng ký tàu bay có thể quy định điều kiện với các giới hạn đặc biệt cho phép tàu bay được phép thực hiện chuyến bay không vì mục đích thương mại tới sân bay mà tại đó hỏng hóc có thể được sửa chữa và tình trạng đủ điều kiện của tàu bay được phục hồi;

3. Trong trường hợp quốc gia đăng ký tàu bay xác định hỏng hóc nằm trong giới hạn cho phép và tàu bay vẫn duy trì được tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, tàu bay có thể được phép tiếp tục khai thác với hỏng hóc đó.

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

CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT

4.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu về:

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

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

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

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

(5) Bảo dưỡng và bảo dưỡng dự phòng;

(6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay;

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

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

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

4.003 ĐỊNH NGHĨA[1]

(a) Các định nghĩa liên quan đến Phần này được quy định trong Phụ lục 1 Điều 1.007 của Phần 1.

4.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT

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

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

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

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

---

[1] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

(5) [2]AMT (Aircraft Maintenance Technician) - Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay.

(6) [3]ARS (Aircraft Repair Specialist) - Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không.

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

4.010 ÁP DỤNG[4]

Phần này đưa ra các quy trình phải sử dụng để cấp, gia hạn, chuyển giao và thu hồi Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

4.013 TƯ CÁCH PHÁP LÝ

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

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

(c) [5]Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay xuất khẩu cho tàu bay đăng ký tại Việt Nam được chuyển giao đăng ký cho Quốc gia thành viên khác.

---

[2] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[3] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục II sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[4] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

4.015 PHÂN LOẠI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

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

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

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

4.017 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) [6]Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu có thời hạn hiệu lực 06 tháng và nếu được gia hạn sẽ có hiệu lực 01 năm, với điều kiện tàu bay được kiểm tra trong vòng 60 ngày trước khi hết hạn.

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

4.025 NHẬN DẠNG TÀU BAY

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

4.027 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY TIÊU CHUẨN

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

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

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

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

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

4.030 CHỈ LỆNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) Khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, Cục HKVN sẽ thông báo cho quốc gia thiết kế tàu bay và yêu cầu được cung cấp tất cả các chỉ lệnh đủ

[6] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

điều kiện bay cho tàu bay đó, cũng như thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị.

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

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

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

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

(a) [7]Cục Hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận tiếng ồn cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, tàu bay mang quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp khi tàu bay đó đáp ứng các yêu cầu sau đây:

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

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

(b) [8]Giấy chứng nhận tiếng ồn được cấp, công nhận đồng thời với việc cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

---

[7] 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 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[8] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

4.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ĐẶC BIỆT

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

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

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

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

(2) [9]Bay kiểm tra sau khi thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa theo chứng chỉ loại bổ sung Giao nhận tàu bay;

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

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

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

(e) Trường hợp cấp phép bay đặc biệt, Cục HKVN sẽ yêu cầu cá nhân, tổ chức được phê chuẩn theo Phần này lập hồ sơ lâu dài cho các công việc bảo dưỡng được

---

[9] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

thực hiện. Trong hồ sơ phải khẳng định tàu bay đã được kiểm tra và được xác định là có khả năng bay an toàn theo dự kiến. Người khai thác tàu bay phải xin phép bay qua lãnh thổ các nước ngoài cần bay qua.

Điều 4.037 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY[10]

(a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác phải cung cấp cho Cục HKVN tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay xin cấp giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

(b) Cục HKVN xác định tính hợp lệ và sự phù hợp của Tài liệu hướng dẫn bay đối với tàu bay cụ thể tương ứng trước khi cấp, công nhận, gia hạn giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay.

(c) Tài liệu tàu bay phải được cập nhật thay đổi phù hợp với các thay đổi bắt buộc do Quốc gia đăng ký tàu bay ban hành.

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

4.040 ÁP DỤNG

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

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

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

4.043 TRÁCH NHIỆM

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

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

---

[10] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 1 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng phải lập hồ sơ bảo dưỡng thích hợp, xác nhận tàu bay đủ điều kiện bay;

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

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

4.045 TỔNG QUÁT

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

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

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

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

4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT

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

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

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

CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU VỀ BẢO DƯỠNG TÀU BAY

4.050 ÁP DỤNG

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

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

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

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

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

4.055 BẢO DƯỠNG YÊU CẦU PHẢI THỰC HIỆN

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

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

(2) [11]Sửa chữa, thay thế, tháo hoặc kiểm tra các thiết bị trước chuyến bay tiếp theo trừ trường hợp tài liệu MEL cho phép tàu bay được khai thác với các thiết bị không hoạt động. Trong trường hợp tàu bay phải thay thế thiết bị tại một địa điểm không phải cơ sở bảo dưỡng chính, không có sẵn thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác đáp ứng quy định tại điểm 3 khoản a Điều 20.095 Phần 20 Bộ QCATHK thì Người khai thác tàu bay có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo quy định của quốc gia thành viên ICAO trong vòng 30 giờ bay hoặc cho đến khi tàu bay trở về cơ sở bảo dưỡng chính. Người lắp thiết bị tàu bay phải kiểm tra đảm bảo thiết bị tàu bay đáp ứng các yêu cầu về khai thác và bảo dưỡng trước khi lắp đặt;

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

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

4.057 KIỂM TRA

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

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

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

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

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

---

[11] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục II sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

Ghi chú 3: (được bãi bỏ)[12]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.060 KIỂM TRA CUỐN CHIẾU

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

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

---

[12] Nội dung này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 5 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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) Tài liệu giải trình tổ chức hiện hành có đủ và hiểu được cho người lái và nhân viên bảo dưỡng, và bao gồm các nội dung:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) [13]Ngoại trừ người khai thác tàu bay khai thác theo AOC, chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay lớn, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin phản lực, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin cánh quạt, trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin phải chọn và chỉ rõ trong hồ sơ bảo dưỡng tàu bay và sử dụng một trong các Chương trình sau đây để kiểm tra tàu bay:

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

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

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

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

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

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

---

[13] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

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

4.065 SỬA ĐỔI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

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

(b) [14]Trong vòng 30 ngày làm việc kể từ ngày nhận được công văn đề nghị của chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét phê chuẩn chương trình bảo dưỡng tàu bay.

(c) [15]Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp yêu cầu phải hành động ngay lập tức nhằm đảm bảo an toàn bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm xem xét phê duyệt chương trình bảo dưỡng tàu bay của chủ sở hữu hoặc Người khai thác trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được công văn đề nghị.

4.067 CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI CHỦ SỞ HỮU HOẶC NGƯỜI THUÊ TÀU BAY[16]

(a) Chủ sở hữu tàu bay đăng ký tại Việt Nam hoặc trong trường hợp tàu bay cho thuê, Người thuê tàu bay phải đảm bảo rằng:

---

[14] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

[15] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 7 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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) Tàu bay được duy trì đủ điều kiện bay;

(2) Các thiết bị khẩn nguy và khai thác cần thiết cho chuyến bay dự kiến phải hoạt động được;

(3) Giấy chứng nhận đủ Điều kiện bay còn hiệu lực.

(b) Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người thuê tàu bay đăng ký tại Việt Nam không được phép khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được bảo dưỡng và ký xác nhận hoàn thành sau bảo dưỡng do Tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam xác nhận phù hợp theo quy định của Phần 5 Bộ QCATHK.

Chủ sở hữu tàu bay hoặc Người thuê tàu bay phải đảm bảo việc bảo dưỡng tàu bay được thực hiện tuân thủ theo Chương trình bảo dưỡng được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn.

CHƯƠNG E: TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

4.070 ÁP DỤNG

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

4.073 (ĐỂ TRỐNG)

4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG[17]

(a) [18]Công việc bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được thực hiện bởi đối tượng sau:

(1) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) và nhân viên quy định tại khoản i Điều 5.095 Phần 5

---

[17] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[18] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

được ủy quyền bởi tổ chức bảo dưỡng (AMO) trong phạm vi năng định được phê chuẩn của AMO;

(2) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) và Nhân viên quy định tại khoản i Điều 5.095 Phần 5 được ủy quyền bởi Người khai thác được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được Cục HKVN xác nhận phù hợp với quy định tại Phần 5 Bộ QCATHK;

(3) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), người lái có giấy phép do Cục HKVN cấp với năng định phù hợp được phép thực hiện bảo dưỡng hoặc bảo dưỡng dự phòng cho tàu bay nếu tàu bay đó không phải là tàu bay được phê chuẩn cho sử dụng bởi người được cấp AOC;

(4) Người làm việc dưới sự giám sát của nhân viên AMT hoặc ARS với điều kiện nhân viên AMT hoặc ARS trực tiếp giám sát công việc trong quá trình thực hiện ở mức độ đảm bảo rằng công việc đó được thực hiện đúng theo dữ liệu bảo dưỡng.

(b) Nhà sản xuất được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cấp Giấy chứng nhận AMO có thể:

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

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

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

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

(a) [19]Việc cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến cho tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị được thực hiện bởi các đối tượng sau:

---

[19] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 4

(1) Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) và Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) được ủy quyền của Tổ chức bảo dưỡng AMO được phê chuẩn trong phạm vi năng định phê chuẩn của AMO[20];

(2) AMT và ARS được ủy quyền của Người khai thác tàu bay được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tương đương mô tả trong Phần 5 Bộ QCATHK được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn trong phạm vi được phê chuẩn[21];

(3) [22]Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT), người lái có giấy phép bảo dưỡng tàu bay do Cục HKVN cấp có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay nếu tàu bay đó không phải là tàu bay được phê chuẩn cho sử dụng bởi người được cấp AOC;

(4) [23]AMO có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn;

(5) [24]Người khai thác tàu bay có AOC có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

(b) Trường hợp cần thiết, Cục HKVN có thể yêu cầu việc cấp giấy chứng nhận cho phép khai thác quy định tại khoản (a) nêu trên phải được Cục HKVN kiểm tra

---

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

[22] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[23] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[24] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

việc thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến và đồng ý bằng văn bản.

4.080 NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN KIỂM TRA[25]

Giám sát viên an toàn của Cục Hàng không Việt Nam và các cá nhân sau được quyền kiểm tra theo yêu cầu của Phần này đối với tàu bay và thiết bị tàu bay trước hoặc sau khi được bảo dưỡng:

(a) AMT được ủy quyền của Tổ chức bảo dưỡng AMO được phê chuẩn có thể tiến hành kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi năng định được phê chuẩn của AMO;

(b) AMT được ủy quyền của Người khai thác tàu bay được cấp AOC có hệ thống bảo dưỡng tương đương mô tả trong Phần 5 Bộ QCATHK được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn có thể thực hiện kiểm tra tàu bay và thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG

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

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

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

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

(c) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải thực hiện công việc theo cách thức, và sử dụng vật liệu có chất lượng, sao cho tình trạng

---

[25] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

thiết bị tàu bay ít nhất sẽ tương đương với nguyên bản của chúng, hoặc được thay đổi một cách hoàn hảo về các chức năng khí động học, độ bền cấu trúc, khả năng chống rung hoặc suy giảm phẩm cấp và các tính chất khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay.

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

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

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

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

(i) Cục HKVN;

(ii) Quốc gia sản xuất;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Hộp truyền động chính của cánh quay;

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

(4) Cánh quạt đuôi.

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

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

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

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

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

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

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

(2) Ma-nhê-tô;

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

(4) Nhiệt độ xilanh và dầu nhờn.

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

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

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 4

CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ NỘI DUNG

4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU[26]

(a) Chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay phải lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay bao gồm các thông tin sau:

(1) Tổng thời gian khai thác (giờ bay, thời gian theo lịch và tần suất cất, hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có quy định thọ mệnh;

(2) Tình trạng tuân thủ đối với các yêu cầu về duy trì đủ điều kiện bay bắt buộc bao gồm danh sách các chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD) và phương pháp, cách thức tuân thủ;

(3) Chi tiết các công việc sửa chữa và cải tiến bao gồm các công việc được thực hiện và tháo, lắp các thiết bị;

(4) Tổng thời gian khai thác (giờ bay, thời gian theo lịch và tần suất cất, hạ cánh, khi cần thiết) kể từ lần đại tu gần nhất của tàu bay hoặc các trang thiết bị trên tàu bay bao gồm:

(i) Tổng thời gian khai thác;

(ii) Ngày đại tu gần nhất;

(iii) Tổng thời gian khai thác từ lần đại tu gần nhất;

(iv) Ngày kiểm tra gần nhất.

(5) Tình trạng hiện tại của tàu bay tương ứng với Chương trình bảo dưỡng bao gồm trạng thái kiểm tra hiện tại của tàu bay.

(6) Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết bao gồm chữ ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng.

4.103 LƯU GIỮ HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU

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

---

[26] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 12 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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) Hồ sơ bảo dưỡng cho từng tàu bay (bao gồm cả thân và cánh) và mỗi động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị của tàu bay, bao gồm:

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

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

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

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

(1) Hồ sơ bao gồm các thông tin sau:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG[27]

(a) Trong trường hợp có sự thay đổi tạm thời của chủ sở hữu hoặc người thuê, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho các chủ sở hữu hoặc người thuê mới toàn bộ hồ sơ theo quy định tại Phần này đối với tàu bay đó tại thời điểm bán hoặc cho thuê.

(b) Trong trường hợp có sự thay đổi vĩnh viễn của chủ sở hữu hoặc người thuê, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay đăng ký Quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho các chủ sở hữu hoặc người thuê mới, toàn bộ hồ sơ theo quy định tại Phần này đối với tàu bay đó tại thời điểm bán hoặc cho thuê.

(c) Các hồ sơ này dưới hình thức tài liệu giấy hoặc số hóa phải được chuyển giao theo sự thỏa thuận của Người mua, Người thuê. Nếu hồ sơ chuyển giao dưới hình thức số hóa thì phải đảm bảo khả năng thể hiện và in thông tin theo cách thức được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

(d)[28] Hồ sơ bảo dưỡng được lưu giữ và chuyển giao theo quy định Chương F của Phần này, được duy trì với hình thức phù hợp luôn đảm bảo khả năng đọc được dữ liệu, an ninh và tính toàn vẹn của hồ sơ. Hình thức của hồ sơ bảo dưỡng có thể bao gồm: hồ sơ giấy, dạng phim, hồ sơ điện tử hoặc bất kỳ sự kết hợp nào giữa các hình thức trên. Quy định này có hiệu lực thi hành từ ngày 05/11/2020.

4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG[29]

(a) Khi công việc bảo dưỡng phòng ngừa, tân tạo, cải tiến tàu bay hoặc thành phần, thiết bị tàu bay được thực hiện đạt yêu cầu, các cá nhân thực hiện phải hoàn thiện mục xác nhận trong hồ sơ bảo dưỡng rằng công việc bảo dưỡng đã được thực

---

[27] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 13 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục II sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 2019.

[29] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

hiện đạt yêu cầu và phù hợp với dữ liệu và quy trình được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

(b) [30] Nội dung tối thiểu của mục xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải bao gồm:

(1) Chi tiết hoặc tham chiếu tới dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận của công việc bảo dưỡng đã thực hiện;

(2) Ngày thực hiện công việc bảo dưỡng;

(3) Các công việc bảo dưỡng chưa hoàn thành;

(4) Khi cần thiết, danh tính, thông tin xác nhận của tổ chức bảo dưỡng;

(5) Danh tính, thông tin xác nhận của người có thẩm quyền hoặc người ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng gồm: tên, chữ ký, số chứng chỉ và loại chứng chỉ;

(6) Người xác nhận hoàn thành bảo dưỡng chỉ sử dụng một mẫu chữ ký duy nhất cho công việc đã thực hiện.

(c) Các cá nhân thực hiện công việc phải nhập hồ sơ của sửa chữa, cải tiến lớn và loại bỏ các mẫu hồ sơ theo phương thức được Cục Hàng không Việt Nam quy định tại Phụ lục 1 Điều 4.107 cho mẫu các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng bổ sung.

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

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

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

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

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

---

[30] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 8 Phụ lục 4 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

4.113 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN CHO PHÉP KHAI THÁC

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

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

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

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

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

4.115 NỘI DUNG VÀ MẪU HỒ SƠ KIỂM TRA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Tới 16 giờ liên tục; hoặc

(2) Tới 20 giờ trong 24 giờ liên tục.

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

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

4.123. ***(được bãi bỏ)***[31]

4.125. ***(được bãi bỏ)***[32]

4.127 CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN KIỂM TRA

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

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

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

(b) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg, hoặc thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng, là các đối tượng của chương trình bảo dưỡng theo Phần này hoặc Phần 12.

---

[31] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 15 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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.

[32] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại Mục 16 Phụ lục III sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục được phê chuẩn theo Phần này hoặc Phần 12.

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

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

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

(1) Không có chỗ làm việc cố định;

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

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

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

(a) Nhân viên sửa chữa tàu bay có thể thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng phù hợp với lĩnh vực chuyên môn được chỉ định mà nhân viên được cấp giấy phép và năng định, với điều kiện là nhân viên của AMO được phê chuẩn theo Phần 5 hoặc Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC được ủy quyền thực hiện bảo dưỡng theo hệ thống tương đương phù hợp Phần 12.

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

CÁC PHỤ LỤC

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

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

(1) Cánh;

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

(3) Thân;

(4) Giá treo động cơ;

(5) Hệ thống điều khiển;

(6) Càng;

(7) Phao (đối với thủy phi cơ);

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

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

(10) Các lá cánh tuốc-bin, máy nén;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) Cải tiến lớn cánh quạt, bao gồm:

(1) Thay đổi thiết kế lá cánh;

(2) [33]Thay đổi thiết kế ổ quay (hub);

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

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

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

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

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

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

(1) Các xà hộp;

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

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

(4) Các xà;

(5) Các đế xà;

(6) Các phần tử xà kiểu khung - dàn;

(7) Các thân xà bằng tấm mỏng;

---

[33] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục II sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

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

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

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

(12) Giá treo động cơ;

(13) Các dầm dọc than;

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

(15) Chân và giá lắp ghế;

(16) Các thanh chống dọc càng;

(17) Các trục quay (axles);

(18) Bánh xe;

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

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

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

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

(23) Ốp tấm vỏ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) Cắt ngắn lá cánh;

(4) Sửa đầu mút cánh quạt bằng gỗ;

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

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

(7) Vá các lá cánh bằng gỗ;

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

(9) Thay thế vải bọc đầu mút lá cánh;

(10) Thay thế vỏ bọc bằng chất dẻo;

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

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

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

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

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

(1) Hiệu chỉnh và sửa chữa đồng hồ;

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

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

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

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

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

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

(1) Tháo, lắp và sửa chữa lốp;

(2) Thay thế giảm chấn càng dạng dây;

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

(4) Làm sạch và thay mỡ ổ bi bánh xe;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(14) Thay dây an toàn;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(24) Thay thế và nạp ắc quy;

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

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

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

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

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

(1) Nhóm thân và vỏ:

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

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

(2) Khoang khách và buồng lái:

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

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

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

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

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

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

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

(3) Động cơ và buồng động cơ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) Hệ thống càng:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) Tình trạng chung;

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

(iii) Mức độ móp, méo;

(iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;

(v) Sự ghép nối chắc chắn.

(6) Cụm đuôi - xác định:

(i) Tình trạng chung;

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

(iii) Mức độ móp, méo;

(iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;

(v) Sự ghép nối chắc chắn;

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

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

(7) Cánh quạt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) Hệ thống điện/điện tử - xác định:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Phần 5
PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY

CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG

5.001 ÁP DỤNG

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

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

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

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

5.003 ĐỊNH NGHĨA

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

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

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

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

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

---

[1] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 1 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.

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

(5) [2]**Xác nhận bảo dưỡng:** Là cam kết về việc đã hoàn thành các nội dung bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay (do người khai thác yêu cầu) trong hồ sơ bảo dưỡng do nhân viên kỹ thuật được ủy quyền thực hiện sau khi thực hiện xong công việc đại tu, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[2] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 1 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.

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

(12) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** là tài liệu được giám đốc điều hành bảo dưỡng ký cam kết trong đó mô tả chi tiết tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành của tổ chức bảo dưỡng, phạm vi công việc, mô tả cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống kiểm tra, đảm bảo chất lượng[3];

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

(14) **Tài liệu phạm vi hoạt động:** quyền và giới hạn hoạt động được xác định trong Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn[4];

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

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

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

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

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

---

[3] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 1 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.

[4] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 1 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.

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

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

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

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

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

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

5.005 TỪ VIẾT TẮT

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

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

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

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

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

CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.010 ÁP DỤNG

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

5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

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

5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ TÀI LIỆU PHẠM VI HOẠT ĐỘNG[5]

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) [6]Ngày cấp lần đầu, ngày cấp lại và ngày hết hạn;

---

[5] Tiêu đề của Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 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.

[6] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

(4) Năng định cấp cho AMO; và

(5) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN.

(6) [7]Mẫu Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.015.

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

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

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

(3) Ngày cấp hoặc ngày sửa đổi;

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

5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

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

5.020 THẨM QUYỀN CỦA AMO

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

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

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

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

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

---

[7] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

(c) [8]AMO có thể ký hợp đồng thực hiện một phần công việc bảo dưỡng với tổ chức bên ngoài với các điều kiện sau:

(1) Công việc bảo dưỡng được Cục HKVN phê chuẩn cho phép ký hợp đồng với tổ chức bên ngoài thực hiện;

(2) AMO luôn duy trì và sẵn sàng cung cấp cho nhà chức trách khi được yêu cầu các thông tin sau:

(i) Danh mục các nội dung công việc bảo dưỡng thuê tổ chức bên ngoài thực hiện;

(ii) Tên của từng tổ chức bên ngoài tương ứng các nội dung công việc bảo dưỡng được thuê thực hiện cùng với giấy chứng nhận và phạm vi phê chuẩn của từng tổ chức (nếu có).

(d) [9]AMO có thể ký hợp đồng thực hiện một phần công việc bảo dưỡng với tổ chức chưa được CAAV, FAA hoặc EASA phê chuẩn (gọi tắt là tổ chức chưa được phê chuẩn) với các điều kiện sau:

1. Tổ chức chưa được phê chuẩn tuân theo một hệ thống kiểm soát chất lượng tương đương với hệ thống kiểm soát chất lượng của AMO;

2. AMO chịu trách nhiệm trực tiếp đối với công việc bảo dưỡng được thực hiện bởi tổ chức chưa được phê chuẩn;

3. AMO phải thực hiện việc kiểm tra, đánh giá kết quả hoặc thử nghiệm sản phẩm đối với nội dung bảo dưỡng do tổ chức chưa được phê chuẩn thực hiện nhằm đảm bảo đủ điều kiện bay trước khi cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác.

---

[8] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 2 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.

[9] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 2 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.

(đ) [10]AMO có thể thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến vật phẩm được phê chuẩn tại địa điểm khác căn cứ của mình nếu:

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

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

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

5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO

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

5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN

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

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

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

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

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

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

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

---

[10] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 2 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

CHƯƠNG C: PHÊ CHUẨN

5.030 ÁP DỤNG

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

5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(e) [11]Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

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

---

[11] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 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 2019.

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

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

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

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

(1) AMO từ bỏ Giấy chứng nhận; hoặc

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

(b) [12]Người sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn đã hết hạn, tự từ bỏ, bị Cục Hàng không Việt Nam tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải hoàn trả Giấy chứng nhận phê chuẩn cùng với tài liệu phạm vi hoạt động về Cục Hàng không Việt Nam.

(c) [13]AMO đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN. Cục HKVN xem xét quyết định gia hạn Giấy chứng nhận trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

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

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

---

[12] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 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.

[13] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 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 2019

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

5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

(a) [14]Các năng định cấp cho AMO được ghi trong Tài liệu phạm vi hoạt động kèm theo Giấy chứng nhận phê chuẩn:

(1) Các năng định tàu bay: Năng định tàu bay cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến tàu bay, bao gồm công việc trên hệ thống tạo lực của tàu bay tới mức, nhưng không bao gồm, đại tu theo định nghĩa thuật ngữ này tại Phần 5 Bộ QCATHK, theo các cấp sau[15]:

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

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

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

(iv) Cấp 4: máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 2.730 kg[16];

(v) Cấp 5: máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2.730 kg[17];

---

[14] Tiêu đề khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[15] Tiêu đề điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[16] Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[17] Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

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

(i) Cấp 1: Động cơ pit-tông;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) Các năng định thiết bị: năng định thiết bị cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc cải tiến các thiết bị phụ theo các cấp sau đây[18]:

---

[18] Tiêu đề điểm 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 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) Cấp 1: Cơ học: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào ma sát, thủy lực, liên kết cơ học, hoặc khí nén;

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

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

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

5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO

(a) [19]Khi có lý do xác đáng, Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp năng định hạn chế cho AMO thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến chỉ một loại tàu bay, hệ thống sinh lực, cánh quạt, vô tuyến, đồng hồ, thiết bị phụ cụ thể hoặc một phần của chúng hoặc chỉ thực hiện bảo dưỡng chuyên dụng yêu cầu thiết bị và kỹ năng thông thường không có trong phạm vị hoạt động của AMO. Năng định như vậy có thể hạn chế cho loại tàu bay, động cơ hoặc phần hợp thành hoặc cho một số phần do một nhà sản xuất cụ thể chế tạo.

(b) [20]Năng định hạn chế được cấp cho:

(1) Kiểu loại tàu bay cụ thể;

(2) Kiểu loại hệ thống sinh lực cụ thể;

(3) Kiểu loại cánh quạt cụ thể;

(4) Kiểu loại thiết bị điện - điện tử cụ thể;

(5) Kiểu loại hệ thống máy tính cụ thể;

(6) Kiểu loại đồng hồ cụ thể;

(7) Kiểu loại thiết bị phụ cụ thể;

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

---

[19] Khoản 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 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[20] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 3 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.

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

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

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

(d) [21]Thông tin liên quan đến các yêu cầu mở rộng năng định AMO được quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.043.

CHƯƠNG D: GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ

5.050 ÁP DỤNG

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

5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT

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

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

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

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

5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ

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

---

[21] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 3 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

5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

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

5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

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

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

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

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

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

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

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

(1) Tên tổ chức;

(2) Chủ sở hữu;

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

(4) Các địa điểm bổ sung của tổ chức;

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

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

(7) Giám đốc điều hành;

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

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

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

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

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

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

5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT

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

(b) [22]Việc phân phối công việc và tổ chức ca kíp làm việc phải tính đến giới hạn khả năng con người quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.067.

(c) [23]Khi có sự thay đổi đội ngũ thực hiện công việc bảo dưỡng, các thông tin liên quan phải được trao đổi một cách thích hợp giữa nhân viên hai ca để đảm bảo việc bàn giao các thông tin liên quan đến bảo dưỡng tàu bay.

5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

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

---

[22] 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 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.

[23] 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 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.

(b) [24]Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải bao gồm:

1. Bản sao hoặc biểu mẫu điện tử đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.033;

2. Bản sao hoặc bản sao điện tử của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

3. Bản sao hoặc bản sao điện tử báo cáo liệt kê các công việc bảo dưỡng đã thực hiện cho tàu bay quốc tịch Việt Nam;

4. Bản sao hoặc bản sao điện tử Giấy chứng nhận Tổ chức bảo dưỡng, tài liệu phạm vi hoạt động và tài liệu giải trình năng lực.

(c) [25]Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO nộp 01 (một) bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến đến Cục Hàng không Việt Nam.

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

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

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

---

[24] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 1 Phụ lục I 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 6 năm 2022.

[25] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 1 Phụ lục I 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 6 năm 2022.

(g) [26]Việc trả kết quả đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO được thực hiện trực tiếp tại Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến theo đề nghị của người làm đơn.

CHƯƠNG E: ĐIỀU HÀNH

5.080 ÁP DỤNG

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

5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO

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

(b) [27] Khi thực hiện các công việc bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải có đủ bộ máy điều hành được đào tạo, có đủ năng lực và thẩm quyền để thực hiện nhiệm vụ đối với các vị trí dưới đây:

1. Quản lý bảo dưỡng nội trường;

2. Quản lý bảo dưỡng ngoại trường;

3. Quản lý xưởng bảo dưỡng thiết bị;

4. Quản lý đảm bảo chất lượng và an toàn.

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

(1) Bản chất công việc bảo dưỡng;

---

[26] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 1 Phụ lục I 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 6 năm 2022.

[27] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 1 Phụ lục 5 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

(d) [28]Trách nhiệm của bộ máy điều hành được quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.083.

5.085 QUẢNG CÁO

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

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

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

5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

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

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

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

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

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

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

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

---

[28] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 1 Phụ lục 5 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

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

(5) Bao gồm các tham chiếu tới Bộ QCATHK[29].

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[29] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 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.

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

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

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

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

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

5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO

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

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

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

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

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

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

(g) [30]Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và ký xác nhận bảo dưỡng phải đáp ứng các yêu cầu về phân loại, được đào tạo ban đầu và đào tạo lại, bao gồm đào tạo về

[30] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 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.

chuyên môn, an toàn và yếu tố con người theo các nhiệm vụ và trách nhiệm được phân công, phù hợp với chương trình được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

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

[31]Ghi chú: Các yêu cầu chi tiết về đào tạo nhân lực quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.095.

(i) [32]AMO có thể thiết lập đội ngũ các nhân viên được tổ chức bảo dưỡng cho phép thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, bao gồm nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (bảo dưỡng theo khu vực, bảo dưỡng hệ thống tàu bay…), nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (sửa chữa thân cánh, sửa chữa hệ thống tạo lực đẩy, sửa chữa tấm kim loại, sửa chữa vật liệu tổng hợp, sơn, sửa chữa nội thất khoang khách…). Những nhân viên này phải có Giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) với năng định hạng tương ứng theo quy định tại Điều 7.037 hoặc Giấy phép nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) với năng định tương ứng theo quy định tại Điều 7.043 và chỉ được ký xác nhận hoàn thành một công việc bảo dưỡng cụ thể đã được huấn luyện do mình trực tiếp thực hiện và không được ký xác nhận bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác.

(k) [33]AMO phải xây dựng chương trình đào tạo, huấn luyện và hệ thống kiểm tra sát hạch hoặc đánh giá năng lực cho các vị trí công việc nhằm đáp ứng các chức năng của AMO và được nêu trong tài liệu Giải trình tổ chức bảo dưỡng.

---

[31] Ghi chú này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục 5 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[32] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[33] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 5 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(l) [34]Tổ chức AMO phải đảm bảo các nhân viên thực hiện hoặc kiểm soát thử nghiệm không phá hủy (NDT) cấu trúc tàu bay hoặc các thiết bị tàu bay và các nhân viên thực hiện công việc thuộc các chuyên ngành như sơn, hàn phải được đánh giá năng lực phù hợp theo tài liệu tiêu chuẩn được Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA) hoặc Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) áp dụng được Cục HKVN công nhận.

5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

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

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

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

5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN[35]

(a) AMO phải có hệ thống quản lý an toàn đáp ứng các yêu cầu quy trình trong Phần 1 Chương I Bộ QCATHK và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

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

CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

5.110 ÁP DỤNG

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

---

[34] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục 5 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 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[35] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 11 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.

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

5.113 TỔNG QUÁT

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

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

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

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

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

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

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

5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN

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

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

(2) Ngày tháng năm hoàn thành công việc;

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

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

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

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

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

5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU

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

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

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

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

5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO

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

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

(2) Sửa chữa theo yêu cầu; và

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

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

5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

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

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

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

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

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

5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA

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

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

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

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

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

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

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

5.127 DANH MỤC CÁC KHIẾM KHUYẾT

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

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

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

5.130 ÁP DỤNG

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

5.133 TỔNG QUÁT

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

5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

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

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

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

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

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

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

(g) [36]Cơ sở nhà xưởng phải đáp ứng các yêu cầu về bảo vệ môi trường quy định tại Thông tư số 53/2012/TT-BGTVT ngày 25/12/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo dưỡng môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

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

---

[36] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 12 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.

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

5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

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

(b) [37]Cục Hàng không Việt Nam có thể miễn trừ việc AMO phải sở hữu các trang thiết bị và dụng cụ chuyên dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay nêu trong Tài liệu phạm vi hoạt động của AMO nếu các trang thiết bị và dụng cụ được thuê mượn bằng hợp đồng và được AMO kiểm soát đầy đủ khi cần.

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

(d) [38]AMO phải đảm bảo các trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm sử dụng trong kiểm tra sản phẩm hoặc để xác định tính đủ điều kiện bay phải được hiệu chuẩn để đảm bảo tính chính xác, đáp ứng các tiêu chuẩn được chấp thuận bởi Cục HKVN và có khả năng truy nguyên tới các tiêu chuẩn do tổ chức thiết kế của trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm đó ban hành.

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

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

5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) [39]AMO phải có đầy đủ dữ liệu được phê chuẩn thích hợp với công việc thực hiện được phê chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam, tổ chức thiết kế tàu bay,

---

[37] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 13 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] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 4 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.

[39] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 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.

thiết bị tàu bay, các tổ chức thiết kế được phê chuẩn của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế cung cấp.

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

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

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

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

CHƯƠNG H: CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO

5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

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

Ghi chú[40]: (được bãi bỏ)

(b) [41]Xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm:

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

2. Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng;

3. Tên, số phê chuẩn của AMO;

---

[40] 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.

[41] 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.

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

[42]PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.015: GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
MINISTRY OF TRANSPORTATION

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

APPROVED MAINTENANCE ORGANISATION

Số/ *Number:*

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định hiện hành, Cục Hàng không Việt Nam chứng nhận:
Pursuant to the Civil Aviation Regulations of Vietnam being in force, the Civil Aviation Authority of Vietnam hereby certifies:

Địa chỉ/ *whose business address is*:

là Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn với các năng định được liệt kê tại Tài liệu phạm vi hoạt động.
as Approved Maintenance Organisation with the ratings specified in Operation Specifications.

Giấy chứng nhận này xác nhận tổ chức được liệt kê trong giấy chứng nhận này được thực hiện bảo dưỡng theo các điều kiện nêu trong Tài liệu phạm vi hoạt động kèm theo.

This certificate certifies that the organization listed in this certificate is authorised to perform maintenance, as defined in the attached Operation Specifications.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến ngày hết hạn nếu không bị đình chỉ, thu hồi trước thời hạn:
This Certificate unless canceled, suspended or revoked shall continue in effect until the following date of expiry:

Ngày cấp lần đầu/ *Date of first issue:* / /
Ngày cấp lại/ *Date of re-issue:* / /
Ngày hết hạn/ *Date of expiry:* / /

CỤC TRƯỞNG
DIRECTOR GENERAL

Giấy chứng nhận này không được phép chuyển nhượng và bất kỳ thay đổi nào liên quan tới phê chuẩn phải được thông báo ngay cho Cục HKVN/
This certificate is not transferable and any major change that could affect to the approval shall be immediately reported to Civil Aviation Authority of Vietnam.

[42] Phụ lục này được 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 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033 : Đơn đề nghị cấp, gia hạn Giấy chứng nhận Tổ chức bảo dưỡng[43]

	ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, GIA HẠN **GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG** **APPLICATION FOR ISSUANCE, AMENDMENT OR RENEWAL OF APPROVED MAINTERNANCEORGANIZATION CERTIFICATE**	**HƯỚNG DẪN** Điền tay hoặc máy. Chỉ nộp bản gốc cho Phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc Người được Cục HKVN ủy quyền. Nếu cần thêm không gian, hãy sử dụng trang đính kèm. **INSTRUCTIONS** Write or type. Submit original hardcopy 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/ MAINTERNANCEORGANIZATION INFORMATION:

1. TÊN TỔ CHỨC HOẶC NGƯỜI NỘP HỒ SƠ AMO/ NAME OF AMO APPLICANT OR HOLDER	2. ĐỊA CHỈ (Đường phố hoặc số hộp thư bưu điện)/PERMANENT ADDRESS (Street or PO Box Number)			
3. SỐ ĐIỆN THOẠI/TELEPHONE	4. THÀNH PHỐ/CITY	BANG/TỈNH/ STATE/PROVINCE	MÃ BƯU ĐIỆN/ MAIL CODE	QUỐC GIA/COUNTRY
5. ĐỊA CHỈ CƠ SỞ BẢO DƯỠNG CHÍNH/LOCATION OF MAIN BASE	7. ĐỊA CHỈ CÁC CHI NHÁNH/ 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 cải tiến 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 Giấy 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, cấp và thiết bị/ Without changes to the currently approved ratings, classes and equipment. ☐ (b) Cùng với việc bổ sung các năng định dưới đây đề nghị phê chuẩn/ With addition of rating(s) identified below for which approval is requested. ☐ (c) Cùng với việc loại bỏ năng định dưới đây ra khỏi Phạm vi hoạt động/ With deletion of rating(s) identified below from the operations specifications.	Số Giấy chứng nhận AMO/ AMO Certificate #:	Ngày hết hạn/ Expiration Date:
☐ 3. Sửa đổi Giấy chứng nhận AMO hiện tại và năng định/ Amending the current AMO Certificate and associated ratings. ☐ (a) Bổ sungcác năng định và cấp dưới đây đề nghị phê chuẩn/ By adding the rating(s) and class(es) identified below for which approval is requested. ☐ (b) Loại bỏ năng định và cấp dưới đây khỏi Phạm vi hoạt động/ By deleting the ratings and class(es) identified below from the operations specifications.	Số Giấy chứng nhận AMO/ AMO Certificate #:	Ngày hết hạn/ Expiration Date:

C. CÁC NĂNG ĐỊNH AMO/AMO RATINGS:

BỔ SUNG/ ADD	LOẠI BỎ/ DELETE	NĂNG ĐỊNH/ RATING	MÔ TẢ CẤP/ CLASSDESCRIPTTION	MÔ TẢ THIẾT BỊ/ EQUIPMENT DESCRIPTION
☐	☐	1.		
☐	☐	2.		
☐	☐	3.		
☐	☐	4.		
☐	☐	5.		
☐	☐	6.		
☐	☐	7.		

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

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

☐ 1. Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng/ Maintenance Organization Procedures Manual	☐ 5. Tài liệu Giải trình năng lực/ Capability List(s)	☐ 9. Sơ đồ và mô tả về cơ sở vật chất/ 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

[43] Phụ lục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục IV Phụ lục I 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 11/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2022, có hiệu lực kể từ ngày 29 tháng 6 năm 2022.

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

☐3.Lý lịch bộ máy điều hành/ Management Resumes	☐7. Phạm vi hoạt động dự kiến/ Proposed Operation Specifications	☐11. Sổ tay chất lượng/ Quality Assurance Manual
☐4.Lý lịch nhân viên xác nhận hoàn thành bảo dưỡng/ Certifying Staff Resumes	☐8. Gói công việc mẫu/ Sample Work Package	☐12. Hồ sơ sát hạch dự kiến/ Proposed Qualification Records
Nếu cần thêm khoảng trống,vui lòng đính kèm thêm trang/If more space is needed, please attach additional page(s).		
E. 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 cơ sở để Cục HKVN phê chuẩn giấy chứng nhận 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./ 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. TÊN VÀ CHỨC VỤ CỦA NGƯỜI NỘP ĐƠN/PRINTED NAME AND TITLE OF APPLICANT:	
F. CHỨNG NHẬN CỦA CỤC HKVN/CAAV CERTIFICATION:		
1.☐**PHÊ CHUẨN với những năng định liên quan nêu trên/ APPROVED with the associated ratings bearing the number shown above.** **Ngày hiệu lực/Effective Date: / / Ngày hết hạn/Expires On: / /**		2.☐**KHÔNG PHÊ CHUẨN/ DISAPPROVED**
☐**Gia hạn/Renewal** ☐ **không kèm sửa đổi/without amendments** ☐ **có kèm sửa đổi/ with amendments**		
3. Tên và Chức danh của người phê chuẩn/Name and Title of approving person	4. Chữ ký/Signature	5. Ngày tháng năm/Date
CAAV FSSD Form 512B [2]2022		

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 hoá 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) [44]Năng định hệ thống sinh lực:

(1) Cấp 1:

(i) Bảo dưỡng hệ thống sinh lực, bao gồm cả thay thế các chi tiết[45]:

---

[44] 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.

[45] 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.

(A) Thực hiện làm sạch bằng hoá 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.

(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[46].

(c) Năng định cánh quạt:

(1) Cấp 1:

(i) Tháo và lắp cánh quạt;

(ii) Bảo dưỡng và cải tiến cánh quạt, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết:

(A) Sửa đầu mút lá cánh;

(B) Đánh bóng lại cánh quạt gỗ;

(C) Ghép các lớp gỗ;

(D) Đánh bóng cánh quạt nhựa;

---

[46] 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.

(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 cách sử dụng các thiết bị kiểm tra điện tử và/hoặc điện;

(iii) Kiểm tra hệ thống dây điện của tàu bay, các anten, rơle, và các thiết bị avionic liên quan khác để xác định các hỏng hóc;

(iv) Kiểm tra hệ thống đánh lửa của động cơ và các thiết bị phụ khác để xác định nguồn gây nhiễu điện;

(v) Kiểm tra nguồn cấp điện cho tàu bay về sự phù hợp và hoạt động hoàn hảo;

(vi) Tháo, sửa chữa, và thay thế các anten trên tàu bay;

(vii) Đo sự suy giảm của đường truyền dẫn;

(viii) Đo các trị số của các thiết bị avionic, chẳng hạn như độ tự cảm, điện dung, và điện trở;

(ix) Xác định dạng sóng và pha trong thiết bị avionic, khi cần;

(x) Xác định sự hoàn hảo của các anten avionic tàu bay, đầu vào, đặc tính đường truyền dẫn và xác định sự bố trí hoàn hảo cho loại thiết bị avionic mà anten được nối với;

(xi) Sử dụng thiết bị xách tay thích hợp để xác định tình trạng vận hành của thiết bị avionic lắp đặt trên tàu bay;

(xii) Thử tất cả các loại linh kiện: bán dẫn, mạch tổ hợp, hoặc các thiết bị tương tự trong các thiết bị phù hợp với cấp năng định;

(xiii) Thử các đồng hồ hiển thị avionic.

(2) Cấp 1:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d)(1): Thử và sửa chữa tai nghe, loa, và micro;

(ii) Đo công suất phát thiết bị vô tuyến; Đo các giá trị điều hòa, nhiễu và biến dạng của thiết bị thông tin[47].

(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;

---

[47] 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) [48]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.

[48] 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.

(Xem tiếp Công báo số 1147 + 1148)

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