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 1159 + 1160)

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

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

Phần 12

PHÊ CHUẨN VÀ GIÁM SÁT NGƯỜI KHAI THÁC

CHƯƠNG G: TÀU BAY

12.130 TÀU BAY ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

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

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

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

12.133 DIỄN TẬP THOÁT HIỂM KHẨN NGUY

(a) [46]Tổ chức, cá nhân được phép khai thác một loại hoặc một kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại khi có bằng chứng về công tác diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng thực tế của cấu hình tàu bay đã được thực hiện thành công trong khoảng thời gian 90 giây hoặc ít hơn.

(b) [47]Nếu không yêu cầu phải thực hiện diễn tập thoát hiểm khẩn nguy với đầy đủ khả năng, Người khai thác không được sử dụng một loại hoặc một kiểu loại tàu bay trong khai thác chuyên chở hành khách vận tải thương mại trừ khi đã chứng

---

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

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

minh cho Cục Hàng không Việt Nam rằng các nhân viên, quy trình và thiết bị hiện có của mình có thể đảm bảo việc thoát hiểm được sẵn sàng trong vòng 15 giây hoặc ít hơn.

(c) [48]Diễn tập thoát hiểm khẩn nguy phải bao gồm đánh giá đầy đủ quy trình khẩn nguy của tàu bay, huấn luyện thoát hiểm khẩn nguy của thành viên tổ bay và thiết bị khẩn nguy.

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

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

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

12.136 THUÊ KHÔ TÀU BAY[49]

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.137 THUÊ KHÔ TÀU BAY ĐĂNG KÝ NƯỚC NGOÀI

(a) [50]Người có AOC có thể thuê khô tàu bay đăng ký nước ngoài để vận chuyển hàng không thương mại khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn tuân thủ các quy định của Điều này và Điều 12.136 Bộ QCATHK.

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

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

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

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

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

(iii) Nhân viên khai thác và bảo dưỡng;

---

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

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

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

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

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

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

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

12.140 TRAO ĐỔI TÀU BAY

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

12.143 THUÊ ƯỚT TÀU BAY

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

(b) [51]Người khai thác tàu bay không được phép thực hiện khai thác tàu bay thuê ướt trừ khi:

---

[51] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 3 Phụ lục 12 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

1. Người khai thác tàu bay nước ngoài có AOC hoặc tương đương của quốc gia thành viên ICAO cho phép được khai thác như vậy và được Cục HKVN công nhận theo quy định tại Phần 22 Bộ QCATHK;

2. Người khai thác phải thông báo cho Cục HKVN về việc khai thác này;

3. Trong trường hợp thuê có tổ bay tàu bay nước ngoài, Cục HKVN phải phối hợp bằng văn bản với Nhà chức trách của Quốc gia đăng ký tàu bay nước ngoài, nhà chức trách của Quốc gia khai thác tàu bay nước ngoài để chuyển giao trách nhiệm về giám sát an toàn hàng không.

(c) [52]Người khai thác tàu bay không được thực hiện khai thác tàu bay thuê ướt khi tàu bay này chưa được Cục HKVN cấp Giấy công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

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

12.150 PHẠM VI ÁP DỤNG

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

12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC

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

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

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

---

[52] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 3 Phụ lục 12 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

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

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

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

(g) [53]Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể được ban hành dưới dạng tài liệu duy nhất hoặc nhiều tài liệu riêng biệt.

(h) [54]Người khai thác bay taxi một người lái không yêu cầu phải cung cấp tất cả các nội dung tài liệu hướng dẫn khai thác, nhưng phải mang theo trên tất cả các chuyến bay các thông tin về khai thác và bảo dưỡng và các mẫu biểu theo quy định.

(i) [55]được bãi bỏ)

---

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

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

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

12.155 CÁC TÀI LIỆU BẮT BUỘC

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

12.157 QUẢN LÝ MỆT MỎI[56]

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

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

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

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

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

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

---

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

[57]d. Khi người khai thác được Cục HKVN phê chuẩn Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS), người khai thác phải:

1. Tích hợp Hệ thống FRMS vào hệ thống quản lý an toàn của người khai thác;

2. Thiết lập giá trị tối đa về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ bay, thời gian làm nhiệm vụ và giá trị tối thiểu về khoảng thời gian nghỉ ngơi;

3. Hệ thống FRMS phải đảm bảo mức an toàn tương đương hoặc tốt hơn các quy định về quản lý mệt mỏi hiện hành trước khi được phép thay thế một phần hoặc toàn bộ các quy định đang thực hiện.

12.160 CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN

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

(b) [58]Người có AOC phải thiết lập, duy trì chương trình huấn luyện bay và huấn luyện mặt đất được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và đảm bảo tất cả các thành viên tổ bay, điều phái viên được huấn luyện đầy đủ để thực hiện nhiệm vụ được phân công. Các yêu cầu cụ thể đối với chương trình huấn luyện được quy định tại Phần 14 của Bộ QCATHK.

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

(d) Người có AOC phải được Cục HKVN phê chuẩn chương trình huấn luyện trước khi sử dụng cho mục đích huấn luyện tiếp viên hàng không, hoặc cho nhân

---

[57] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 2 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

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

viên thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ thực hiện nhiệm vụ trong vận tải hàng không thương mại, bao gồm:

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

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

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

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[59].

12.163 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC TÀU BAY

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

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

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

---

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[60].

12.165 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY ĐÃ ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

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

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

12.167 CÁC PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TIÊU CHUẨN[61]

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

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

1. Danh mục kiểm tra mở rộng;

2. Danh mục kiểm tra rút gọn;

---

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

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

3. Tính năng khai thác của tàu bay;

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

5. Thông thoại theo phương thức tiêu chuẩn.

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

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

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

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

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

1. Huấn luyện ban đầu về tàu bay;

2. Huấn luyện định kỳ về tàu bay;

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

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

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

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

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

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

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

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

(d) [62]Người có AOC có thể cung cấp danh mục sai lệch cấu hình (CDL) cụ thể của từng loại tàu bay cho các thành viên tổ lái, nhân viên bảo dưỡng và cho những người được phân công thực hiện chức năng kiểm soát khai thác để họ sử dụng khi thực hiện nhiệm vụ của mình nếu danh mục này được quốc gia thiết kế cung cấp và phê chuẩn.

(e) [63]Trong tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) của Người khai thác tàu bay phải có các phương thức được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phù hợp với các yêu cầu trong CDL. Các hướng dẫn tiếp theo về cách soạn thảo tài liệu "Danh mục thiết bị tối thiểu" (MEL) được quy định chi tiết tại Phụ lục 1 Điều 12.170.

---

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

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

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

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

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

(c) [64]Tài liệu hướng dẫn lập tính năng khai thác tàu bay phải cụ thể đối với từng loại, từng kiểu loại tàu bay và phải có đầy đủ các thông tin về tính năng để có thể tính toán một cách chính xác tính năng khai thác bay trong tất cả các giai đoạn bay bình thường, bất thường và khẩn nguy. Các thông tin này phải do nhà sản xuất tàu bay cung cấp hoặc từ nguồn khác được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận và phải là một phần tài liệu hướng dẫn khai thác.

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[65].

---

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

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

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

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[66].

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

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[67].

---

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

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

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

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

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

12.183 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

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

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[68].

---

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

12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

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

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

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

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

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

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

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

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

12.187 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

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

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

(b) [69]Hệ thống thông tin dữ liệu hàng không phải có khả năng cung cấp thông tin hàng không thiết yếu vì sự an toàn, đều đặn và hiệu quả của hoạt động bay cho

---

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

thành viên tổ lái và nhân viên khai thác tại bất kỳ sân bay được phép khai thác theo AOC và Phụ lục khai thác đính kèm.

(c) [70]Hệ thống thông tin dữ liệu hàng không phải có quy trình phù hợp cho việc chuẩn bị và phổ biến cho thành viên tổ lái và nhân viên khai thác, thông tin chứa trong:

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

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

3. Thông tri hàng không (AIC);

4. Điện văn thông báo hàng không hiện hành;

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

(d) [71]Thông tin dữ liệu hàng không phải có trong Hệ thống kiểm soát dữ liệu hàng không được quy định tại Phụ lục 1 Điều 12.187.

(e) [72]Người có AOC khai thác bay taxi phải tuân thủ các yêu cầu ở Phần 10 của Bộ QCATHK về các dữ liệu hàng không.

12.190 HƯỚNG DẪN TUYẾN ĐƯỜNG BAY

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

---

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

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[73].

12.191 QUẢN LÝ DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG ĐIỆN TỬ[74]

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

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

2. Dữ liệu tương thích với thiết bị.

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

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

12.193 CÁC NGUỒN CUNG CẤP BÁO CÁO THỜI TIẾT

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

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

---

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[75]**.**

12.195 CHƯƠNG TRÌNH CHỐNG ĐÓNG BĂNG VÀ LÀM TAN BĂNG

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

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

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

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

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

12.197 HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ GIÁM SÁT BAY

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

(b) Hệ thống điều phái và theo dõi phải có đủ các trung tâm điều phái cho các loại hình khai thác thực hiện và nằm ở vị trí phù hợp nhằm đảm bảo công tác chuẩn bị bay, điều phái và liên lạc một cách đầy đủ trong khi bay với các hoạt động bay theo lịch.

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

(d) [76]Từ ngày 08/11/2018, Người khai thác tàu bay phải thiết lập một hệ thống theo dõi tàu bay (aircraft tracking) để theo dõi các tàu bay trong toàn bộ vùng hoạt động của mình.

---

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

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

(đ) [77]Người khai thác tàu bay phải theo dõi vị trí của từng tàu bay tối thiểu 15 phút một lần đối với toàn bộ hoạt động khai thác bay trong khu vực biển hoặc khu vực hẻo lánh theo các điều kiện sau:

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

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

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

(e) [78]Người khai thác tàu bay phải thiết lập quy trình được phê chuẩn bởi Cục HKVN để lưu giữ các dữ liệu theo dõi tàu bay nhằm hỗ trợ cơ quan tìm kiếm cứu nạn xác đinh vị trí cuối cùng của tàu bay.

g. [79]Cục HKVN có thể dựa trên quá trình đánh giá rủi ro của người khai thác tàu bay để cho phép người khai thác tàu bay áp dụng các quy định về chu kỳ theo dõi vị trí của tàu bay khác với các quy định tại khoản đ Điều này với điều kiện chương trình đánh giá rủi ro của Người khai thác tàu bay phải thể hiện được cách thức kiểm soát các rủi ro sau khi áp dụng chu kỳ đề nghị và phải bao gồm các yêu cầu sau:

1. Năng lực của hệ thống kiểm soát khai thác của người khai thác và các quy trình kiểm soát bao gồm việc liên lạc với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu (ATS);

---

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

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

[79] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

2. Khả năng của tàu bay và các hệ thống lắp đặt trên tàu bay;

3. Các phương tiện có sẵn để xác định vị trí và liên lạc với tàu bay;

4. Tần suất báo cáo và khoảng thời gian trống không thực hiện báo cáo;

5. Các tác động đến yếu tố con người do sự thay đổi về quy trình tổ bay;

6. Các biện pháp giảm thiểu rủi ro cụ thể và các quy trình bất thường, khẩn nguy.

h. [80]Cục HKVN dựa trên các hướng dẫn cụ thể của ICAO làm cơ sở đánh giá yêu cầu của người khai thác tàu bay theo quy định tại khoản g Điều này.

12.200 HỆ THỐNG THEO DÕI HOẶC ĐỊNH VỊ CHUYẾN BAY

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[81].

12.201 CHƯƠNG TRÌNH QUẢN LÝ NHIÊN LIỆU[82]

---

[80] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

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

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

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

12.203 PHƯƠNG TIỆN LIÊN LẠC

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

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

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

Ghi chú: (được bãi bỏ)[83].

12.205 TUYẾN ĐƯỜNG BAY VÀ KHU VỰC KHAI THÁC

(a) Người có AOC chỉ được thực hiện khai thác theo các tuyến đường bay và tại các khu vực nơi:

---

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

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

(1) Các cơ sở mặt đất và dịch vụ, kể cả dịch vụ về khí tượng, được cung cấp một cách đầy đủ cho hoạt động khai thác bay theo kế hoạch;

(2) Tính năng của tàu bay dự định sử dụng tuân thủ các yêu cầu tối thiểu về độ cao bay;

(3) Thiết bị của tàu bay dự định sử dụng đáp ứng các yêu cầu tối thiểu cho hoạt động khai thác bay theo kế hoạch;

(4) Có đủ bản đồ và bảng biểu hiện hành phù hợp;

(5) Nếu sử dụng tàu bay 2 động cơ, phải có sân bay phù hợp với các giới hạn về thời gian và cự ly; và

(6) Nếu sử dụng tàu bay 1 động cơ, phải có các bề mặt cho phép thực hiện hạ cách bắt buộc một cách an toàn.

(b) [84]Người có AOC được phép thực hiện khai thác vận tải hàng không thương mại trên các tuyến đường bay hoặc tại các khu vực khai thác khi được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận các điều kiện về mặt khai thác và bảo dưỡng tàu bay nêu tại khoản a của Điều này.

12.207 HỆ THỐNG DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC

(a) Trên mỗi tuyến đường hoặc khu vực dự định khai thác, người có AOC phải có hệ thống và phương tiện dẫn đường có khả năng dẫn đường cho tàu bay:

(1) Ở mức độ chính xác yêu cầu đối với ATC; và

(2) Tới các sân bay trong kế hoạch bay ở mức chính xác cần thiết đối với loại hình khai thác.

(b) Trong hoàn cảnh không có hệ thống dẫn đường phù hợp, Cục HKVN có thể cho phép khai thác ban ngày theo quy tắc bay bằng mắt (VFR) khi việc khai thác có thể được thực hiện một cách an toàn nhờ đặc điểm của địa hình.

---

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

(c) Cục HKVN sẽ liệt kê trong tính năng khai thác của Người khai thác các thiết bị trợ giúp dẫn đường không nhìn thấy bằng mắt trên mặt đất yêu cầu đối với việc phê chuẩn các tuyến đường bay nằm ngoài vùng trời kiểm soát, ngoại trừ các phương tiện trợ giúp dẫn đường yêu cầu đối với các tuyến đường bay tới sân bay dự bị.

(d) Không yêu cầu thiết bị trợ giúp dẫn đường không nhìn thấy bằng mắt trên mặt đất đối với khai thác bay ban đêm theo quy tắc VFR trên các tuyến đường mà Người khai thác có các mốc được chiếu sáng đầy đủ đảm bảo khai thác an toàn.

(e) Việc khai thác trên một chặng của tuyến đường bay nơi sử dụng các địa tiêu hoặc các phương tiện chuyên dụng khác phải được Cục HKVN phê chuẩn.

Ghi chú: (được bãi bỏ)[85].

12.210 ĐỘ CAO AN TOÀN TỐI THIỂU[86]

a. Người có AOC phải định rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác phương pháp xác định độ cao bay an toàn tối thiểu khi khai thác trên các tuyến đường bay không được quốc gia có trách nhiệm thiết lập độ cao bay an toàn tối thiểu. Trong mọi trường hợp độ cao bay an toàn tối thiểu không được thấp hơn độ cao quy định tại Phần 10 của Bộ QCATHK này.

b. Cục Hàng không Việt Nam chỉ phê chuẩn phương pháp nói trên sau khi đã xem xét kỹ các ảnh hưởng có thể xảy ra của các yếu tố sau đây đến an toàn trong khai thác bay:

1. Tính chính xác và độ tin cậy để xác định vị trí của tàu bay;

---

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

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

2. Sai số của thiết bị đo độ cao;

3. Các đặc điểm địa hình;

4. Khả năng gặp phải điều kiện khí tượng không thuận lợi;

5. Khả năng thiếu tính chính xác trong các bảng biểu hàng không;

6. Các giới hạn của vùng trời;

7. Quy chế không lưu của quốc gia bay qua.

12.213 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY, SÂN BAY TRỰC THĂNG[87]

(a) [88]Người có AOC phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay cho sân bay hoặc sân bay trực thăng sử dụng trong khai thác vận tải hàng không thương mại đối với cất cánh, tiếp cận hạ cánh và hạ cánh phù hợp với phương pháp đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

(b) Các tiêu chuẩn tối thiểu nói trên không được thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay thiết lập, trừ khi được quốc gia đó phê chuẩn.

(c) [89]Người có AOC phải có phương pháp xác định tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay và sân bay trực thăng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và phải tính đến các yếu tố sau:

---

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

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

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

1. Loại, tính năng và đặc điểm vận hành của tàu bay;

2. Thành phần, năng lực và kinh nghiệm của tổ lái;

3. Kích thước và đặc điểm của đường cất hạ cánh được chọn để sử dụng, cự ly công bố đối với trực thăng;

4. Tính đầy đủ và hoạt động của các thiết bị trợ giúp nhìn thấy và không nhìn thấy bằng mắt;

5. Các thiết bị dẫn đường và kiểm soát quỹ đạo bay trên tàu bay khi tiếp cận, hạ cánh và tiếp cận hụt;

6. Chướng ngại vật trong khu vực tiếp cận, tiếp cận hụt và độ cao vượt chướng ngại vật đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị;

7. Các phương tiện sử dụng để xác định và báo cáo điều kiện khí tượng;

8. Chướng ngại vật trên khu vực lấy độ cao và giới hạn vượt chướng ngại vật cần thiết.

(d) [90]Đối với trực thăng: Nhằm đảm bảo an toàn khi thực hiện việc tiếp cận, hạ cánh tại các sân bay và bãi đáp trực thăng dự bị, Người khai thác tàu bay phải xác định giá trị gia tăng thích hợp liên quan tới trần mây và tầm nhìn, giá trị này phải được đưa vào tài liệu hướng dẫn khai thác và phải được Cục HKVN chấp thuận và phải được đưa vào tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay, bãi đáp trực thăng do Người khai thác tàu bay thiết lập.

CHƯƠNG I: CÁC YÊU CẦU BẢO DƯỠNG

12.220 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu về bảo dưỡng và phê chuẩn bảo dưỡng áp dụng đối với việc thực hiện kiểm soát bảo dưỡng của người có AOC.

---

[90] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

12.223 TRÁCH NHIỆM BẢO DƯỠNG

(a) [91]Căn cứ vào các quy trình được Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký phê chuẩn hoặc chấp thuận phải đảm bảo:

(1) Mỗi tàu bay mà mình khai thác được duy trì trong điều kiện đủ tiêu chuẩn bay;

(2) Các thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy cần thiết cho chuyến bay dự định hoạt động tốt; và

(3) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của mỗi tàu bay đang khai thác còn có giá trị hiệu lực.

(b) Người có AOC phải đảm bảo tính đủ điều kiện bay của tàu bay và khả năng hoạt động của thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy bằng cách:

(1) Thực hiện kiểm tra trước khi bay;

(2) Khắc phục tất cả các sai sót và/hoặc hỏng hóc ảnh hưởng đến an toàn bay phù hợp với các tiêu chuẩn đã được phê chuẩn, có tính đến MEL và CDL (nếu có) đối với loại tàu bay;

(3) Đảm bảo các thiết bị khai thác và thiết bị khẩn nguy cần thiết cho chuyến bay dự dịnh trong điều kiện hoạt động tốt;

(4) Thực hiện các công việc bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng của Người khai thác đã được phê chuẩn[92];

---

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

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

(5) Thực hiện phân tích tính hiệu quả của chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn của Người khai thác[93];

(6) Đảm bảo thực hiện các chỉ lệnh khai thác, chỉ lệnh kỹ thuật và các yêu cầu về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay theo quy định[94];

(7) Đảm bảo thực hiện cải tiến phù hợp với tiêu chuẩn phê chuẩn và đối với các cải tiến không bắt buộc phải thiết lập chính sách áp dụng các cải tiến này[95];

(8) Thực hiện rà soát công tác bảo dưỡng 06 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2.730 kg, 12 tháng một lần đối với tàu bay có tải trọng cất cánh nhỏ hơn 2.730 kg và cấp Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng để đưa vào hồ sơ tàu bay[96];

(9) Đảm bảo mức cung ứng các thiết bị, khí tài và vật tư cần thiết cho các đội tàu bay khai thác[97];

---

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

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

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

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

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

(10) [98]Đảm bảo các thiết bị lắp trên tàu bay, các vật tư, khí tài sử dụng cho công việc khai thác, bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp từ các nhà cung ứng được phê chuẩn phù hợp với quy trình do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc chấp thuận. Người có AOC thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam danh sách các nhà cung ứng vật tư, khí tài bảo dưỡng tàu bay đã được phê chuẩn.

(c) Người có AOC phải đảm bảo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay đáp ứng:

(1) Các yêu cầu trong khoản (a);

(2) Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận; và

(3) Các điều kiện bảo dưỡng khác quy định trong Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

(d) Người có AOC phải đảm bảo các yêu cầu trong khoản (a) được thực hiện phù hợp với các quy trình đã được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận.

(e) Người có AOC phải đảm bảo việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến tàu bay/các sản phẩm hàng không được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng và/hoặc các hướng dẫn hiện hành đối với việc duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, và các quy chế hàng không áp dụng.

(f) Người có AOC có thể thỏa thuận với cá nhân hoặc tổ chức khác để bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, hoặc cải tiến, nhưng người có AOC phải chịu trách nhiệm đối với tất cả các công việc được thực hiện theo thỏa thuận này.

12.225 PHÊ CHUẨN VÀ CHẤP THUẬN CHƯƠNG TRÌNH, HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG[99]

---

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

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

a. Người có AOC chỉ được khai thác tàu bay khi tàu bay và các bộ phận lắp trên tàu bay đã được bảo dưỡng và cho phép đưa vào khai thác bởi tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục Hàng không Việt Nam công nhận hoặc phê chuẩn phù hợp với Phần 5 của Bộ QCATHK trừ công tác kiểm tra trước khi bay.

b. Trường hợp Người khai thác được cấp AOC sử dụng chung động cơ, thiết bị tàu bay với các Người khai thác khác hoặc ký hợp đồng theo giờ bay dịch vụ cung cấp động cơ, thiết bị tàu bay sau bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng, Người khai thác có trách nhiệm xây dựng chính sách, quy trình giám sát để đảm bảo rằng động cơ và các thiết bị tàu bay sẽ lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam của Người khai thác có AOC phải được bảo dưỡng, sửa chữa hoặc bảo dưỡng dự phòng tại các cơ sở bảo dưỡng động cơ, thiết bị tàu bay được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận hoặc phê chuẩn.

c. Đối với tàu bay không đăng ký quốc tịch Việt Nam, hệ thống bảo dưỡng phải được quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn và phê chuẩn này phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

d. Khi Cục Hàng không Việt Nam hoặc quốc gia đăng ký tàu bay chấp thuận hệ thống bảo dưỡng tương đương, người được chỉ định ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng phải có Giấy chứng nhận được cấp theo quy chế cấp phép cho nhân viên hoặc quy chế về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia đăng ký phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go.

e. Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với cấu hình chỗ ngồi hành khách tối đa là 09 chỗ không tính chỗ ngồi người lái phải:

1. Kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với các điều khoản tại Phần 4 Bộ QCATHK;

2. Tuân thủ chương trình bảo dưỡng của nhà sản xuất đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn đối với tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị điều chỉnh cánh quạt, cánh quay và thiết bị khẩn nguy của tàu bay.

g. [100] Khi Cục HKVN hoặc quốc gia đăng ký tàu bay chấp thuận hệ thống bảo dưỡng tương đương, người được chỉ định ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng phải có Giấy chứng nhận được cấp theo Phần 7 Bộ QCATHK hoặc quy chế về cấp phép nhân viên hàng không của quốc gia đăng ký phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go.

h. [101]Từ ngày 05/11/2020, Người khai thác tàu bay chỉ được phép khai thác tàu bay khi tàu bay, động cơ của tàu bay, cánh quạt và các bộ phận khác được bảo dưỡng bởi:

1. Tổ chức được phê chuẩn bởi Cục HKVN theo các quy định tại Phần 5 của Bộ QCATHK hoặc bởi quốc gia thành viên ICAO khác và được chấp thuận bởi Cục HKVN;

2. Cá nhân, tổ chức tuân thủ quy trình được Cục HKVN cho phép thực hiện và có xác nhận hoàn thành bảo dưỡng liên quan tới công tác bảo dưỡng đó.

12.227 TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải cung cấp cho Cục HKVN và quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, tài liệu điều hành bảo dưỡng dành cho nhân viên khai thác và nhân viên bảo dưỡng liên quan và các sửa đổi tiếp theo, trong tài liệu miêu tả chi tiết cơ cấu tổ chức bảo dưỡng, bao gồm:

(1) Giám đốc điều hành và những người được bổ nhiệm chịu trách nhiệm đối với hệ thống bảo dưỡng.

---

[100] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

[101] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

(2) Các quy trình phải tuân thủ nhằm đáp ứng trách nhiệm bảo dưỡng quy định trong Phần này, trừ khi người có AOC cũng là tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO), thực hiện chức năng của hệ thống chất lượng. Các quy trình này có thể đưa vào trong tài liệu hướng dẫn quy trình của AMO.

(3) Quy trình báo cáo hỏng hóc theo yêu cầu tại Phần 5 của Bộ QCATHK phải được gửi tới Cục Hàng không Việt Nam, quốc gia đăng ký và quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay trong vòng 72 giờ kể từ khi phát hiện hỏng hóc. Các hỏng hóc yêu cầu phải thông báo ngay lập tức cho Cục Hàng không Việt Nam bằng điện thoại, điện báo, bằng fax và sau đó gửi báo cáo bằng văn bản trong thời gian nhanh nhất nhưng không được chậm hơn 72 giờ kể từ khi phát hiện, bao gồm[102]:

(i) Hỏng hóc cấu trúc cơ bản;

(ii) Hỏng hệ thống điều khiển;

(iii) Cháy trên tàu bay;

(iv) Hỏng cấu trúc động cơ; và

(v) Các mối đe dọa mất an toàn được coi là có thể xảy ra.

(b) Nội dung của tài liệu phải tuân thủ nguyên tắc yếu tố con người.

(c) Tài liệu phải được xem xét hoặc sửa đổi khi cần nhằm đảm bảo các thông tin trong tài liệu được cập nhật kịp thời.

(d) Người có AOC phải kịp thời trang bị tài liệu điều hành bảo dưỡng hoặc các phần cần thiết của tài liệu cùng với các sửa đổi cho tất cả các cá nhân và tổ chức yêu cầu phải sử dụng tài liệu này.

(e) Người có AOC không được cung cấp cho nhân viên của mình sử dụng trong vận tải hàng không thương mại tài liệu điều hành bảo dưỡng hoặc các phần của tài liệu khi chưa được Cục HKVN xem xét và phê chuẩn.

---

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

(f) Người có AOC phải cung cấp cho Cục HKVN và quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, bản sao tài liệu điều hành bảo dưỡng, các sửa đổi của tài liệu trước khi đưa vào sử dụng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.227 về nội dung tài liệu điều hành bảo dưỡng.

12.230 THÔNG TIN/DỮ LIỆU BẮT BUỘC ĐỐI VỚI TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải đưa các thông tin bắt buộc sửa đổi của Cục HKVN hoặc của quốc gia đăng ký, nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, vào tài liệu điều hành bảo dưỡng càng sớm càng tốt, nhưng không chậm hơn 30 ngày ngay sau khi nhận được các thông tin bắt buộc này, và trình Cục HKVN để phê chuẩn.

(b) [103]Người có AOC phải kịp thời thông báo và cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam bản sao các thông tin bắt buộc kèm theo tài liệu nhận được từ quốc gia đăng ký hoặc từ nhà sản xuất.

12.233 QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC đồng thời là tổ chức bảo dưỡng tàu bay có thể thực hiện các yêu cầu bảo dưỡng quy định tại điểm (2), (3), (5), và (6) của khoản (b) của Điều 12.223.

(b) Người có AOC không đồng thời là tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện các trách nhiệm quy định tại điểm (2), (3), (5) và (6), khoản (b) của Điều 12.223 bằng cách áp dụng:

(1) Hệ thống bảo dưỡng tương đương được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận; hoặc

(2) Hợp đồng bảo dưỡng bằng văn bản với tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, trong đó nêu chi tiết các chức năng bảo dưỡng yêu cầu và xác định trách nhiệm quản lý chất lượng và được Cục HKVN chấp thuận hoặc phê chuẩn.

---

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

(c) Người có AOC phải tuyển dụng một hoặc nhiều nhân viên được Cục HKVN chấp thuận nhằm đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng được thực hiện theo tiêu chuẩn phê chuẩn, đáp ứng các yêu cầu bảo dưỡng nêu tại Điều 12.223 và thỏa mãn các yêu cầu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác và đảm bảo thực hiện các chức năng của hệ thống chất lượng.

(d) Người có AOC phải cung cấp tiện nghi văn phòng phù hợp tại vị trí phù hợp cho các nhân viên nêu tại khoản (c) nói trên.

(e) Người khai thác bay taxi cơ bản và taxi 1 người lái không yêu cầu phải tuyển dụng nhân viên bảo dưỡng, nhưng phải ký hợp đồng với các nhân viên và cơ sở bảo dưỡng được Cục HKVN chấp thuận.

12.235 HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

(a) Hệ thống chất lượng bảo dưỡng của người có AOC phải bao gồm tối thiểu các chức năng sau đây:

(1) Theo dõi các hoạt động đang được thực hiện phù hợp với các quy trình đã được chấp thuận;

(2) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo hợp đồng, nếu có, được thực hiện phù hợp với hợp đồng;

(3) Theo dõi tính liên tục tuân thủ với các yêu cầu bảo dưỡng; và

(4) Theo dõi sự tuân thủ và đầy đủ của các quy trình yêu cầu nhằm đảm bảo thực hành bảo dưỡng an toàn, tàu bay và các sản phẩm tàu bay đủ điều kiện bay.

Ghi chú: Theo dõi việc tuân thủ phải bao gồm cả hệ thống phản hồi đến giám đốc điều hành nhằm đảm bảo biện pháp khắc phục khi cần thiết.

(b) Hệ thống chất lượng bảo dưỡng của người có AOC phải có chương trình đảm bảo chất lượng bao gồm các quy trình để xác minh tất cả các hoạt động bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với các yêu cầu, tiêu chuẩn và quy trình áp dụng.

(c) Hệ thống quản lý chất lượng bảo dưỡng của Người khai thác đồng thời là tổ chức bảo dưỡng tàu bay có thể kết hợp với các yêu cầu của tổ chức bảo dưỡng và trình Cục HKVN để phê chuẩn hoặc chấp thuận và trình quốc gia đăng ký đối với các tàu bay không đăng ký tại Việt Nam.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 12.235 các yêu cầu bổ sung về hệ thống chất lượng đối với các hoạt động bảo dưỡng.

(d) [104]Người khai thác bay taxi cơ bản và Người khai thác bay taxi 01 người lái không yêu cầu phải có hệ thống chất lượng bảo dưỡng nhưng phải sử dụng phương pháp quản lý chất lượng bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

12.237 GHI NHẬT KÝ KỸ THUẬT TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Người thực hiện công việc bảo dưỡng nhằm khắc phục các hỏng hóc tàu bay/sản phẩm tàu bay đe dọa tới an toàn của chuyến bay phải ghi các công việc thực hiện vào phần bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật tàu bay.

(b) Người có AOC phải có quy trình giữ đầy đủ các bản sao nhật ký kỹ thuật trên tàu bay tại nơi mà mỗi thành viên tổ lái có thể sử dụng dễ dàng và phải đưa quy trình này vào tài liệu khai thác của Người khai thác.

12.240 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống lưu giữ các tài liệu sau đây theo mẫu được Cục HKVN chấp thuận:

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

(2) Tình trạng tuân thủ tất cả các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc hiện hành;

(3) Các chi tiết phù hợp về cải tiến và sửa chữa tàu bay và các thiết bị chính của tàu bay;

(4) Thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có quy định thời gian đại tu;

(5) Tình trạng tuân thủ chương trình bảo dưỡng hiện thời của tàu bay; và

---

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

(6) Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết cho thấy các yêu cầu về ký cho phép tàu bay vào khai thác sau bảo dưỡng được tuân thủ.

(b) Người có AOC phải đảm bảo lưu giữ các tài liệu trên:

(1) Tối thiểu 12 tháng sau khi tàu bay và các thiết bị có liên quan nêu tại điểm (1), (2), (3), (4), (5), khoản (a) của Điều này không còn được sử dụng; hoặc

(2) Tối thiểu 12 tháng đối với các nội dung nêu tại điểm (6), khoản (a) của Điều này sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng; hoặc

(3) Khoảng thời gian tối thiểu khác theo quy định của Cục HKVN, chọn giá trị cao hơn.

(c) [105]Các hồ sơ nêu trong khoản a phải được lưu giữ trong thời gian tối thiểu 01 năm sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng.

(d) [106]Người có AOC phải đảm bảo trong trường hợp tạm thời thay đổi Người khai thác các hồ sơ quy định tại khoản a của Điều này phải được chuyển cho Người khai thác mới.

(e) [107]Người có AOC phải đảm bảo khi tàu bay được chuyển giao vĩnh viễn từ Người khai thác này sang cho Người khai thác khác, các hồ sơ nói tại khoản a của Điều này cũng được chuyển theo.

---

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

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

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

(g) [108]Mẫu nhật ký kỹ thuật tàu bay và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

12.243 KÝ CHO PHÉP VÀO KHAI THÁC HOẶC GHI CHÉP SAU BẢO DƯỠNG TRONG NHẬT KÝ KỸ THUẬT

(a) Người có AOC không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được bảo dưỡng và cho phép vào khai thác bởi tổ chức được phê chuẩn theo quy định tại Phần 5 hoặc bởi hệ thống tương đương, tổ chức bảo dưỡng hoặc hệ thống tương đương này phải được:

(1) Được Cục HKVN phê chuẩn; và

(2) Được quốc gia đăng ký chấp thuận (nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam).

(b) Người có AOC sử dụng hệ thống tương đương không được khai thác tàu bay sau khi ký cho phép vào khai thác như nói tại khoản (a) của Điều này trừ khi việc ký cho phép vào khai thác do cá nhân được cấp Giấy chứng nhận và năng định phù hợp với các phần liên quan thực hiện. Việc ký sau bảo dưỡng và/hoặc ký xác nhận đủ điều kiện bay phải được thực hiện phù hợp với các quy trình của tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(c) Người có AOC sử dụng tổ chức AMO không được khai thác tàu bay sau khi ký cho phép vào khai thác như nói tại khoản (a) của Điều này trừ khi đã ghi đầy đủ các nội dung liên quan phù hợp với các quy trình được Cục HKVN chấp thuận trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(d) Người có AOC phải cung cấp cho người chỉ huy tàu bay một bản sao xác nhận hoàn thành bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác, và phải đảm bảo việc cho phép này đã được ghi vào mục bảo dưỡng trong nhật ký kỹ thuật.

(e) [109]Kể từ ngày 05/11/2020, khi công việc bảo dưỡng không được thực hiện bởi tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải được

---

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

[109] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

ký bởi các nhân viên hàng không được cấp chứng chỉ theo quy định tại Phần 7 của Bộ QCATHK hoặc theo các quy định về nhân viên hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay phù hợp với Phụ ước 1 của Công ước Chi-ca-go để xác nhận công việc bảo dưỡng đã được hoàn thành tuân thủ với các dữ liệu được phê chuẩn và quy trình được chấp thuận bởi quốc gia đăng ký.

12.245 CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA

(a) [110]Các hoạt động cải tiến và sửa chữa phải tuân thủ các yêu cầu đủ điều kiện bay đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và được quốc gia đăng ký chấp thuận nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam và phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Phải thiết lập phương thức nhằm đảm bảo lưu giữ các dữ liệu chứng minh hỗ trợ cho việc tuân thủ các yêu cầu tiêu chuẩn đủ điều kiện bay;

2. [111]Trường hợp sửa chữa hoặc cải tiến lớn, các công việc phải được thực hiện theo các dữ liệu kỹ thuật đã được Cục HKVN phê chuẩn và phải thông báo cho Cục HKVN trước khi thực hiện.

(b) [112]Người có AOC đã được phép thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa và cải tiến đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị theo các phạm vi khai thác được phê chuẩn, khi ký cho phép một tàu bay đăng ký tại Việt Nam vào khai thác sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn phải sử dụng AMT có

---

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

[111] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục 12 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

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

Giấy chứng nhận còn hiệu lực với năng định về khung sườn, động cơ tàu bay và phải được huấn luyện theo Phần 7 của Bộ QCATHK.

(c) [113]Người có AOC phải báo cáo Cục HKVN về các sửa chữa, cải tiến lớn đối với tàu bay, khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị trong vòng 48 giờ sau khi tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

(d) [114]Người có AOC phải nộp bản sao báo cáo của từng công việc sửa chữa, cải tiến lớn phục vụ cho công việc kiểm tra.

12.247 CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC đề nghị phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay lớn hoặc tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực hoặc tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại với nhiều hơn 10 ghế hành khách phải cung cấp chương trình bảo dưỡng được quốc gia đăng ký phê chuẩn cho nhân viên khai thác và bảo dưỡng sử dụng. Chương trình bảo dưỡng phải chứa đựng đầy đủ các thông tin quy định của Cục HKVN.

(b) Chương trình bảo dưỡng tàu bay của người có AOC và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi sử dụng. Nếu quốc gia đăng ký không phải là Việt Nam, việc chấp thuận của Cục HKVN sẽ là điều kiện trước khi quốc gia đăng ký phê chuẩn, hoặc khi người có AOC tuân thủ các khuyến cáo của quốc gia đăng ký, nếu phù hợp.

(c) Chương trình bảo dưỡng phải được xây dựng trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác.

---

[113] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục 12 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

[114] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục 12 sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 3 năm 2021.

(d) Việc soạn thảo và áp dụng chương trình bảo dưỡng phải tuân thủ các nguyên tắc yếu tố con người.

(e) Người có AOC phải đảm bảo tàu bay được bảo dưỡng phù hợp với chương trình bảo dưỡng đã phê chuẩn, bao gồm các nội dung:

(1) Các công việc bảo dưỡng và thời hạn thực hiện chúng, có tính đến kế hoạch khai thác tàu bay;

(2) Chương trình duy trì tính toàn vẹn cấu trúc, nếu áp dụng;

(3) Các quy trình áp dụng khi có sự thay đổi và sai lệch so với các quy định tại điểm (1) và (2), khoản (e) và (e)(2) của Điều này; và

(4) [115]Chương trình độ tin cậy và theo dõi trạng thái, miêu tả hệ thống tàu bay, thiết bị và hệ thống tạo lực đẩy đối với đội tàu bay từ 04 tàu bay trở lên. Quy định về số lượng tàu bay đối với Chương trình độ tin cậy không áp dụng cho loại hình khai thác EDTO quy định tại Điều 12.037.

(f) Xác định các công việc bảo dưỡng và thời gian thực hiện bắt buộc quy định trong thiết kế loại.

(g) Xác định các công việc bảo dưỡng lặp lại thực hiện trong thời gian bắt buộc theo yêu cầu thiết kế loại.

Ghi chú: Chương trình bảo dưỡng phải dựa trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác.

(h) [116]Phê chuẩn chương trình bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải được đưa vào tài liệu phạm vi hoạt động.

---

[115] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 12 năm 2023.

[116] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 46 Phụ lục X sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(i) Người có AOC phải cung cấp bản sao chương trình bảo dưỡng và tất cả các sửa đổi tiếp theo cho các nhân viên và các tổ chức thực hiện công việc bảo dưỡng trên tàu bay.

(j) Người có AOC phải kịp thời cung cấp bản sao tất cả các sửa đổi của chương trình bảo dưỡng cho các tổ chức và cá nhân đã được nhận chương trình bảo dưỡng.

(k) Người có AOC không được để nhân viên của mình sử dụng trong vận tải hàng không thương mại chương trình bảo dưỡng hoặc các phần của chương trình khi chưa được Cục HKVN xem xét và phê chuẩn.

(l) Cục HKVN sẽ yêu cầu người có AOC phải đưa chương trình độ tin cậy vào chương trình bảo dưỡng khi thấy cần thiết. Khi được Cục HKVN yêu cầu, người có AOC phải đưa các quy trình và thông tin nói trên vào tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

(m) Người có AOC phải có chương trình kiểm tra và chương trình bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến nhằm đảm bảo:

(1) Công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, và cải tiến đã thực hiện phù hợp với tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng của Người khai thác;

(2) Tàu bay được ký cho phép vào khai thác đủ điều kiện bay.

(n) Cục HKVN có thể sửa đổi bất cứ đặc điểm kỹ thuật nào đã phê chuẩn theo quy định của chương này nhằm cho phép ký hoàn thành bảo dưỡng và sử dụng các thiết bị khung sườn, hệ thống tạo lực đẩy, thiết bị, thiết bị dự trữ được những người thuê ở nước ngoài không có Giấy chứng nhận kỹ thuật viên Việt Nam bảo dưỡng, thay thế, hoặc kiểm tra.

(o) Người có AOC đã được cho phép như nêu tại khoản (n) trên đây phải thực hiện giám sát cơ sở vật chất và thực hành nhằm đảm bảo các công việc thực hiện trên thiết bị nói trên phù hợp với tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng.

12.250 THÔNG TIN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY LIÊN TỤC[117]

a. Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 3.175 kg phải:

1. Theo dõi, đánh giá thực trạng bảo dưỡng và khai thác trên cơ sở tính đủ điều kiện bay liên tục;

2. Cung cấp thông tin theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam hoặc của quốc gia đăng ký nếu không phải là Việt Nam;

3. Báo cáo qua hệ thống mô tả trong tài liệu kiểm soát bảo dưỡng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

b. Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 5.700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn trên 3.175 kg phải:

1. Thu thập, đánh giá thông tin đủ điều kiện bay liên tục và những đề xuất từ tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại;

2. Triển khai các hành động tương ứng cần thiết theo quy trình đã được quốc gia đăng ký chấp thuận.

12.253 QUYỀN THỰC HIỆN VÀ PHÊ CHUẨN BẢO DƯỠNG, BẢO DƯỠNG PHÒNG NGỪA VÀ CẢI TIẾN

(a) Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng có thể thực hiện và phê chuẩn các công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc kiểm tra để ký hoàn thành bảo dưỡng nếu được cho phép trong phần phạm vi khai thác của Người khai thác và quy định trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng.

---

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

(b) Người có AOC có thể ký thỏa thuận với 1 tổ chức bảo dưỡng tàu bay có năng định phù hợp về việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc cải tiến tàu bay, khung sườn tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị hoặc các bộ phận của chúng như quy định trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát bảo dưỡng hoặc chương trình bảo dưỡng.

(c) [118]Người có AOC không được phê chuẩn là tổ chức bảo dưỡng phải sử dụng các cá nhân có năng định và Giấy chứng nhận phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 5 và Phần 7 của Bộ QCATHK để ký xác nhận bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa sau khi thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng theo các dữ liệu bảo dưỡng đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

12.255 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA BẢO DƯỠNG BẮT BUỘC

(a) Người khai thác không được cho phép nhân viên thực hiện công việc kiểm tra bảo dưỡng trừ khi người đó đã được huấn luyện đầy đủ, được cấp Giấy chứng nhận phù hợp và được ủy quyền thực hiện công việc kiểm tra.

(b) Người khai thác không được cho phép nhân viên thực hiện công việc kiểm tra bảo dưỡng theo yêu cầu trừ khi người thực hiện công việc kiểm tra tuân thủ quy trình và các yêu cầu quy định của hệ thống chất lượng hoặc hệ thống quản lý chất lượng đã phê chuẩn.

(c) Không ai được thực hiện kiểm tra bảo dưỡng theo yêu cầu đối với công việc bảo dưỡng mà mình đã thực hiện.

(d) Người có AOC phải duy trì, hoặc phải xác định rằng mỗi tổ chức AMO mà mình ký thỏa thuận thực hiện kiểm tra có danh sách những người đã được huấn luyện, có đủ khả năng và được ủy quyền để thực hiện công việc kiểm tra yêu cầu:

---

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

(1) Phải nêu tên, chức danh, và công việc kiểm tra mà những người nêu trên được phép thực hiện.

(2) Người khai thác (hoặc tổ chức AMO đã ký thỏa thuận thực hiện kiểm tra) phải có ủy quyền bằng văn bản cho từng người được ủy quyền, trong đó nêu phạm vi trách nhiệm, quyền hạn và giới hạn kiểm tra.

(3) Phải có danh sách người được ủy quyền kiểm tra cho Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra khi được yêu cầu[119].

12.257 CÁC YÊU CẦU VỀ CHỨNG CHỈ ĐỐI VỚI KỸ THUẬT VIÊN CỦA NGƯỜI KHAI THÁC SỬ DỤNG HỆ THỐNG BẢO DƯỠNG TƯƠNG ĐƯƠNG

(a) Người chịu trách nhiệm trực tiếp đối với công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, hoặc cải tiến đối với tàu bay, khung sườn tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị hoặc các phụ tùng của tàu bay, và người thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và ký cho phép vào khai thác sau bảo dưỡng, phải được cấp Giấy chứng nhận và năng định kỹ thuật viên hoặc chuyên gia sửa chữa phù hợp theo các quy định liên quan trong Phần 5 và Phần 7, và phải được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Người chịu trách nhiệm trực tiếp phải có mặt tại nơi bảo dưỡng, không phải theo dõi và chỉ đạo từng công nhân một cách liên tục song phải có mặt để trao đổi ý kiến và ra quyết định đối với các vấn đề đòi hỏi phải có hướng dẫn hoặc quyết định của cấp cao hơn.

Chú ý: (được bãi bỏ)[120].

---

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

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

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 12

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.013 QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Đối với tài liệu liên quan đến khai thác tàu bay, người đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay; phải bao gồm các thông tin sau: tên doanh nghiệp, tên giao dịch, địa điểm trụ sở chính; người đại diện theo pháp luật (giám đốc điều hành); loại hình doanh nghiệp; khu vực khai thác và cơ sở khai thác; loại hình khai thác; loại, kiểu tàu bay khai thác.

(2) Tài liệu miêu tả tổ chức quản lý;

(3) Họ tên của các cán bộ quản lý chính, bao gồm những người chịu trách nhiệm về khai thác bay, về hệ thống bảo dưỡng, về huấn luyện tổ bay và các hoạt động khai thác trên mặt đất cùng với kinh nghiệm và khả năng chuyên môn của họ;

(4) Tài liệu hướng dẫn khai thác.

(b) Đối với hệ thống bảo dưỡng tàu bay, người đề nghị phải cung cấp các tài liệu cùng với hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận Người khai thác lần đầu tiên, và trong trường hợp cần thiết, hồ sơ đề nghị sửa đổi hoặc gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác đối với từng loại máy bay mới được đưa vào khai thác:

(1) Giải trình quản lý tổ chức bảo dưỡng;

(2) Chương trình bảo dưỡng máy bay của Người khai thác;

(3) Nhật ký kỹ thuật máy bay;

(4) Kiểu loại và số lượng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam;

(5) Ngoài quy định tại điểm (4), khoản (b) của Phụ lục này, Người khai thác có thể khai thác máy bay được đăng ký tại quốc gia khác khi có sự thỏa thuận chuyển

giao trách nhiệm (chức năng) giám sát an toàn giữa Cục HKVNNam với nhà chức trách của quốc gia đăng ký theo quy định của điều 83*bis* Công ước Chi-ca-go;

(6) Hợp đồng bảo dưỡng giữa Người khai thác với các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.017: GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY MANG THEO TÀU BAY[121]

(a) Bản sao có công chứng của AOC phải có định dạng tiêu chuẩn:

(1) Tương tự như định dạng quy định tại Phần 1 và Phần 2 Phụ ước 6 của ICAO cho phép nhà chức trách hàng không nước ngoài dễ dàng xác định việc tuân thủ của Người có AOC;

(2) Chứa các thông tin tối thiểu theo quy định tại khoản b của Phụ lục này.

(b) [122]Mẫu Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC):

GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY ***AIR OPERATOR CERTIFICATE***
Quốc gia người khai thác/*State of Operator*: **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM/** ***SOCIALIST REPULIC OF VIET NAM***
Cơ quan cấp/*Issuing Authority*: **CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM/*CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM***

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

[122] Điểm này được bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 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 12

<table>
<tr><td>Số AOC/AOC number:

Ngày hết hạn/
Expiry date:</td><td>Tên người khai thác/Operater Name:

Tên giao dịch thương mại/Trading Name:

Địa chỉ người khai thác/Operator’s address:

Số điện thoại/Tel:
Địa chỉ thư điện tử/Email:</td><td>Các địa chỉ liên lạc của người khai thác/ Operational points of contact:
Thông tin chi tiết để liên hệ với các cá nhân chịu trách nhiệm về khai thác tàu bay được liệt kê tại...
Contact details of operation management are listed in...</td></tr>
<tr><td colspan="3">Giấy chứng nhận này xác nhận..... được thực hiện khai thác vận tải thương mại theo các điều kiện nêu trong năng định khai thác kèm theo, phù hợp với các quy định trong Phần 12 của Bộ quy chế an toàn hàng không và tài liệu hướng dẫn khai thác bay/This certificate certifies that... is authorized to perform commercial air transport operations, as defined in the attached Operation Specifications, in accordance with the Operation Manual and the provisions of Part 12 of Vietnam Aviation Regulations (VARs).</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ngày cấp lần đầu/Date of first issue:....
Ngày gia hạn/Date of extension:....</td><td>CỤC TRƯỞNG
Director General</td></tr>
</table>

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.017: PHỤ LỤC KHAI THÁC MANG THEO TÀU BAY[123]

a. Người khai thác tàu bay phải mang trên tàu bay Phụ lục khai thác chứa thông tin về của kiểu loại tàu bay của từng tàu bay trong đội tàu bay được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam. Trong trường hợp các giấy phép khai thác đặc biệt và giới hạn giống nhau đối với 02 tàu bay trở lên thì các tàu bay này có thể được nhập vào một danh sách.

b. Bản sao được chứng thực bởi Cục Hàng không Việt Nam của Phụ lục khai thác phải có định dạng tiêu chuẩn như sau:

1. Tương tự như định dạng được quy định tại Phần 1 và Phần 2 của Phụ ước 6 của ICAO cho phép nhà chức trách hàng không nước ngoài dễ dàng xác định việc tuân thủ của Người có AOC;

2. Chứa các thông tin tối thiểu quy định tại khoản c của Phụ lục này.

c. Nội dung tối thiểu của Phụ lục khai thác phải bao gồm:

1. Tiêu đề "Phụ lục khai thác" dưới đó là dòng chữ "Tuân thủ các điều kiện được phê chuẩn trong Tài liệu hướng dẫn khai thác";

2. Số điện thoại và số fax của Cục Hàng không Việt Nam bao gồm cả mã quốc gia và địa chỉ email thích hợp;

3. Số của AOC mà Phụ lục khai thác đính kèm;

4. Tên đăng ký và tên thương mại của Người khai thác tàu bay, nếu có sự khác biệt đặt cụm từ "thực hiện kinh doanh như" trước tên thương mại;

5. Ngày cấp Phụ lục khai thác theo định dạng (dd-mm-yyyy) và chữ ký của người có thẩm quyền;

---

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

6. Chi tiết về hãng sản xuất, kiểu, loại của tàu bay;

7. Bất kỳ loại hình khai thác khác (bay cứu thương…);

8. Danh sách các khu vực địa lý được phép khai thác;

9. Danh sách các phép khai thác đặc biệt (chỉ khai thác VFR, chỉ khai thác ban ngày…);

d. Nội dung tối thiểu của phần các giấy phép cụ thể trong Phụ lục khai thác phải được chia ra 04 cột:

1. Các phê chuẩn khai thác đặc biệt;

2. Ô để đánh dấu "Có, Không hoặc Không áp dụng";

3. Các phê chuẩn đặc biệt;

4. Ghi chú;

e. Các phê chuẩn đặc biệt tối thiểu phải có trong cột này theo thứ tự:

1. Hàng nguy hiểm;

2. Khai thác trong tầm nhìn hạn chế: tiếp cận và hạ cánh;

3. Khai thác trong tầm nhìn hạn chế: cất cánh;

4. Khai thác trong vùng trời giảm phân cách cao tối thiểu;

5. Khai thác tầm bay mở rộng;

6. Từng phương thức dẫn đường cụ thể đối với khai thác dẫn đường dựa trên tính năng;

7. Duy trì đủ điều kiện bay;

8. Các điều kiện khác.

g. Khi các phê chuẩn đặc biệt như RVSM quy định tại điểm 4 khoản e hoặc EDTO quy định tại điểm 5 khoản e không áp dụng phải điền nội dung "không áp dụng (N/A)" vào ô thích hợp.

h. Các phê chuẩn đặc biệt trong cột "Phê chuẩn đặc biệt" phải bao gồm:

1. Tiếp cận và hạ cánh đối với khai thác trong tầm nhìn hạn chế:

i. Từng dòng riêng cho mỗi hạng tiếp cận chính xác (CATI, II, IIIA, IIIB, IIIC);

ii. RVR tối thiểu đơn vị m và độ cao quyết định đơn vị ft.

2. Cất cánh đối với khai thác tầm nhìn hạn chế tại điểm 3 khoản e Điều này:

i. Từng dòng riêng cho từng phê chuẩn phải được sử dụng nếu các phê chuẩn khác nhau được cấp;

ii. RVR tối thiểu được phê chuẩn bằng đơn vị m.

3. Đối với khai thác EDTO:

i. Ngưỡng thời gian;

ii. Thời gian bay đến sân bay dự bị tối đa.

4. Đối với khai thác dẫn đường dựa trên tính năng tại điểm 6 khoản e Điều này:

i. Từng dòng riêng phải được sử dụng cho từng phê chuẩn đặc biệt cấp cho khai thác dẫn đường dựa trên tính năng (RNAV 10, RNAV 1, RNP 4...);

ii. Các điều kiện và hạn chế nếu có phải được liệt kê trong mục "Phê chuẩn đặc biệt" và cột "Ghi chú".

5. Đối với việc duy trì đủ điều kiện bay:

i. Điền tên của tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay;

ii. Quy định yêu cầu thực hiện công tác bảo dưỡng, trong phạm vi AOC hoặc phê chuẩn cụ thể.

6. Đối với dòng các phê chuẩn khác:

i. Các phê chuẩn bổ sung có thể được điền vào đây, sử dụng 01 dòng hoặc nhiều dòng cho từng phê chuẩn.

ii. Các phê chuẩn này có thể bao gồm cả phê chuẩn đặc biệt, MNPS, tính năng dẫn đường được phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phải gửi về Cục HKVN ít nhất 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận. Hồ sơ bao gồm:

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

(2) Báo cáo về những thay đổi tính đến thời điểm đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.023 THỦ TỤC SỬA ĐỔI, BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY

(a) Người khai thác phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung phải được gửi ít nhất 30 ngày trước ngày Giấy chứng nhận khai thác tàu bay sửa đổi, bổ sung dự kiến sẽ có hiệu lực. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung năng định khai thác, loại tàu bay hoặc tàu bay của Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Trong đơn nêu rõ nội dung đề nghị sửa đổi, bổ sung;

(2) Các tài liệu sửa đổi, bổ sung có liên quan.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.033 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN CHO NGƯỜI KHAI THÁC BAY TAXI MỘT NGƯỜI LÁI

(a) Quy trình cấp Giấy chứng nhận đầy đủ lần đầu phải được Cục HKVN thực hiện đối với người xin cấp AOC tàu bay một động cơ.

(b) Các trường hợp miễn trừ trong Phần 12 đối với khai thác bay taxi 1 người lái có thể coi là dành cho những Người khai thác có đội ngũ người lái ít hơn 3 người chỉ huy tàu bay được huấn luyện đầy đủ.

(c) Tàu bay phải có khả năng duy trì các yêu cầu tính năng đối với loại hình khai thác này.

(d) Không Người khai thác nào được phép khai thác tàu bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR) hoặc bay đêm với 1 người lái trừ khi:

(1) Tài liệu hướng dẫn bay không yêu cầu tổ lái phải có nhiều hơn 1 người lái;

(2) Tàu bay là loại tàu bay cánh quạt;

(3) Cấu hình số ghế hành khách tối đa được phê chuẩn là 9 ghế;

(4) Trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận không quá 5700kg;

(5) Đối với khai thác theo quy tắc IFR và khai thác bay đêm 1 người lái tàu bay phải được trang bị như quy định tại Phần 6; và

(6) Người lái chỉ huy thỏa mãn các yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện, kiểm tra và kinh nghiệm hiện tại quy định trong Phần 14, kể cả thực hiện hướng dẫn thoát hiểm khẩn nguy, sử dụng tự động lái khi khai thác theo quy tắc IFR, và sử dụng tài liệu dẫn đường tóm tắt.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.033 KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) - LOẠI TÀU BAY 1 ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN

(a) Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây là nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai thác loại tàu bay một động cơ tuốc-bin trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

1. Độ tin cậy của động cơ tuốc-bin

(a) Độ tin cậy của động cơ tuốc-bin phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100 000 giờ động cơ.

Ghi chú: Khái niệm "Mất công suất" được sử dụng trong Phần này có nghĩa là mất công suất do nguyên nhân hỏng động cơ, sai sót trong thiết kế hoặc lắp đặt thiết bị động cơ, kể cả thiết kế và lắp đặt hệ thống nhiên liệu và hệ thống kiểm soát động cơ.

(b) Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng tiến triển của động cơ.

(c) Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

(1) Hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt, hoặc kích hoạt bằng tay khi cất cánh và hạ cánh, trong khi bay, trong điều kiện độ ẩm cao;

(2) Hệ thống phát hiện mùn kim thuộc hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn, hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái; và

(3) Thiết bị kiểm soát động cơ khẩn nguy cho phép duy trì hoạt động của động cơ trong phạm vi công suất đủ để hoàn tất chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp có thể xẩy ra hỏng hóc bộ phận kiểm soát nhiên liệu.

2. Các hệ thống và thiết bị

(a) Loại tàu bay một động cơ tuốc-bin được phê chuẩn khai thác đêm và/hoặc trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay an toàn và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong tất cả các điều kiện khai thác cho phép.

(b) Hai hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và/hoặc bay trong điều kiện IMC:

(1) Một đồng hồ khí áp vô tuyến

(2) Một hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả các nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

(i) Duy trì hoạt động của các thiết bị thiết yếu của chuyến bay, hệ thống liên lạc và dẫn đường trong khi giảm thấp từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận trong thế bay liệng cho đến khi kết thúc hạ cánh;

(ii) Hạ thấp cánh tà trước và càng, nếu áp dụng;

(iii) Cung cấp nguồn điện cho bộ phận sưởi ấm của một phi công, nguồn điện này phải phục vụ việc làm cho đồng hồ tốc độ của phi công đó ở trạng thái dễ nhìn.

(iv) Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh quy định ở 2 (i);

(v) Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng; và

(vi) Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

(3) 2 đồng hồ chỉ thế bay được cung cấp công suất từ 2 nguồn độc lập;

(4) Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 1 lần;

(5) Ra đa thời tiết trên tàu bay;

(6) Một hệ thống dẫn đường khu vực được cấp Giấy chứng nhận có khả năng lập chương trình vị trí các sân bay và các khu vực hạ cánh bắt buộc an toàn, và ngay lập tức đưa ra các thông tin về vệt bay và khoảng cách tới các sân bay đó.

(7) Đối với khai thác chở khách, phải trang bị chỗ ngồi hành khách và khung ghế đáp ứng các tiêu chuẩn tính năng kiểm tra động học và được trang bị dây quàng vai, hoặc đai an toàn với dây quàng chéo qua vai cho tất cả những người ngồi trên tàu bay để giảm độ cao sau khi động cơ hỏng tại thời điểm tàu bay dạt xuống tối đa từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận xuống tới độ cao không cần phải sử dụng ô-xy bổ sung;

(8) Một đèn hạ cánh độc lập so với càng cung cấp đủ ánh sáng cho khu vực chạm bánh khi hạ cánh bắt buộc ban đêm; và

(9) Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

3. Danh mục thiết bị tối thiểu

(a) Danh mục thiết bị tối thiểu của Người khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn để xác định các thiết bị khai thác yêu cầu đối với bay đêm hoặc bay trong điều kiện IMC, và bay ngày/trong điều kiện VMC.

4. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn bay

(a) Tài liệu hướng dẫn bay phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của tàu bay một động cơ tuốc-bin ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC.

5. Báo cáo sự cố

(a) Người khai thác được phê chuẩn khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục HKVN các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục HKVN thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

(b) Cục HKVN sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

(c) Cục HKVN sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

6. Lập kế hoạch khai thác

(a) Khi lập kế hoạch tuyến đường bay Người khai thác phải chú ý đến các thông tin đánh giá tuyến đường và khu vực khai thác dự định liên quan, bao gồm các nội dung sau:

(1) Thực tế địa hình sẽ bay qua, địa hình tiềm tàng nơi có thể thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp xẩy ra hỏng động cơ hoặc các hỏng hóc lớn khác;

(2) Các thông tin thời tiết, bao gồm cả các ảnh hưởng khí tượng theo mùa hoặc các ảnh hưởng khí tượng bất lợi khác có thể tác động đến chuyến bay; và

(3) Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục HKVN.

(b) Người khai thác phải xác định các sân bay hoặc khu vực hạ cánh bắt buộc an toàn sử dụng trong trường hợp hỏng động cơ, và vị trí của các sân bay, khu vực này phải được lập chương trình trong hệ thống dẫn đường khu vực.

Ghi chú 1: Hạ cánh bắt buộc "an toàn" trong văn cảnh này nghĩa là hạ cánh tại 1 khu vực nơi có thể chắc chắn không dẫn đến chết người hoặc bị thương nặng, mặc dù tàu bay có thể bị nhiều thiệt hại.

Ghi chú 2: Việc khai thác trên các tuyến đường bay trong điều kiện thời tiết cho phép hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp 1 động cơ hỏng không phải là tiêu chí cho loại tàu bay này, các khu vực hạ cánh bắt buộc tại các điểm dọc theo tuyến đường bay cũng không được quy định đối với những tàu bay này vì đã có các quy định rất chặt chẽ về độ tin cậy động cơ, các hệ thống bổ sung và phương thức, thiết bị khai thác trong Phụ lục này.

7. Yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái

(a) Cục HKVN sẽ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC bằng tàu bay một động cơ tuốc-bin.

(b) Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC bằng tàu bay một động cơ tuốc-bin, bao gồm các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy, và cụ thể phương thức giảm thấp để hạ cánh bắt buộc ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC khi hỏng động cơ.

8. Các giới hạn đối với tuyến đường bay trên biển

(a) Cục HKVN sẽ đánh giá và áp dụng các tiêu chí giới hạn tuyến đường bay đối với tàu bay một động cơ tuốc-bin khai thác ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC trên biển nếu quá cự ly bay dạt từ khu vực có thể hạ cánh bắt buộc an toàn/hạ cánh khẩn nguy an toàn trên biển về:

(1) Các đặc điểm của máy bay;

(2) Ảnh hưởng của thời tiết theo mùa, bao gồm cả trạng thái và nhiệt độ nước biển; và

(3) Các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hiện có.

9. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác tàu bay một động cơ tuốc-bin cơ ban đêm và/hoặc trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục HKVN.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.033: KHAI THÁC BAY BAN ĐÊM VÀ KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC) ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG HẠNG 3[124]

Các yêu cầu về khai thác và tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được nêu sau đây nhằm mục đích đảm bảo tính hiệu lực của hồ sơ người đề nghị cấp AOC để khai thác trực thăng hạng 3 trong vận tải hàng không thương mại ban đêm và trong điều kiện IMC:

a. Độ tin cậy của động cơ:

1. Đáp ứng và duy trì tiêu chuẩn đã được phê chuẩn đối với động cơ trực thăng hạng 3 khai thác trong điều kiện IMC.

2. Đáp ứng các tiêu chuẩn được phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ đang khai thác, độ tin cậy phải được chứng minh là có tỷ lệ mất công suất nhỏ hơn một trên 100.000 giờ động cơ dựa trên đánh giá rủi ro.

3. Đáp ứng các tiêu chuẩn phê chuẩn ban đầu đối với loại động cơ mới, quốc gia thiết kế phải đánh giá loại động cơ để chấp thuận khai thác trong điều kiện IMC đối với trực thăng hạng 3 trên cơ sở từng trường hợp một.

4. Duy trì các tiêu chuẩn được phê chuẩn bởi quốc gia thiết kế đảm bảo độ tin cậy động cơ không thay đổi, đáp ứng các yêu cầu về độ tin cậy thông qua quá trình duy trì đủ điều kiện bay.

5. Người khai thác phải chịu trách nhiệm theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

6. Để giảm thiểu khả năng hỏng động cơ trong khi bay, động cơ phải được trang bị:

---

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

i. Đối với động cơ tuốc-bin phải có hệ thống đánh lửa tự động kích hoạt lại hoặc kích hoạt bằng tay liên tục trừ khi Giấy chứng nhận động cơ không yêu cầu phải có hệ thống này có tính đến điều kiện môi trường mà động cơ sẽ được khai thác;

ii. Hệ thống phát hiện mùn kim loại hoặc hệ thống tương đương theo dõi động cơ, hộp truyền động, hộp giảm chấn. Hệ thống này bao gồm cả đồng hồ cảnh báo trong buồng lái;

iii. Thiết bị kiểm soát động cơ khẩn nguy cho phép duy trì hoạt động của động cơ trong phạm vi công suất đủ để hoàn tất chuyến bay một cách an toàn trong trường hợp có thể xảy ra hỏng hóc bộ phận kiểm soát nhiên liệu.

b. Các hệ thống và thiết bị

1. Trực thăng loại 3 được phê chuẩn khai thác ban đêm và trong điều kiện IMC phải được trang bị các thiết bị và hệ thống sau đây nhằm đảm bảo bay và trợ giúp hạ cánh bắt buộc an toàn khi hỏng động cơ trong các điều kiện khai thác cho phép:

i. 02 hệ thống phát điện riêng biệt, mỗi hệ thống phải có khả năng kết hợp liên tục các phụ tải điện trong khi bay cho các đồng hồ, thiết bị và hệ thống sử dụng khi bay đêm và bay trong điều kiện IMC hoặc nguồn điện chính và nguồn ắc quy dự phòng hoặc nguồn điện dự phòng có khả năng cung cấp 150% tải điện của tất cả các dụng cụ và thiết bị yêu cầu để khai thác an toàn trong trường hợp khẩn nguy trong ít nhất 01 giờ;

ii. 01 hệ thống cung cấp điện khẩn nguy cung cấp đủ công suất trong khoảng thời gian cần thiết sau khi mất tất cả nguồn công suất nhằm đảm bảo tối thiểu:

A. Duy trì hoạt động của các thiết bị thiết yếu của chuyến bay, hệ thống liên lạc và dẫn đường trong khi giảm thấp từ độ cao tối đa được cấp Giấy chứng nhận trong thế bay liệng cho đến khi kết thúc hạ cánh;

B. Duy trì hoạt động của hệ thống thăng bằng trong trường hợp áp dụng;

C. Thả càng trong trường hợp áp dụng;

D. Cung cấp nguồn điện cho bộ phận sưởi ấm của một phi công, nguồn điện này phải phục vụ việc làm cho đồng hồ tốc độ của phi công đó ở trạng thái dễ nhìn;

E. Cung cấp công suất cho đèn hạ cánh;

G. Cung cấp công suất cho để khởi động 1 động cơ, nếu áp dụng;

H. Cung cấp công suất cho đồng hồ khí áp vô tuyến.

iii. Trong trường hợp ắc quy được sử dụng như nguồn thứ 02 có thể không yêu cầu nguồn điện dự phòng.

2. Đồng hồ khí áp.

3. Hệ thống lái tự động nếu khai thác 01 người lái. Trong trường hợp này, quốc gia Người khai thác tàu bay phải cân nhắc các giới hạn hoặc điều kiện trong khai thác;

4. Phương tiện để khởi động lại động cơ ít nhất 01 lần;

5. Một hệ thống dẫn đường khu vực được phê chuẩn có khả năng định vị các khu vực hạ cánh thích hợp trong trường hợp khẩn nguy;

6. Một đèn hạ cánh độc lập so với càng cung cấp đủ ánh sáng cho khu vực chạm bánh khi hạ cánh bắt buộc ban đêm;

7. Một hệ thống cảnh báo cháy động cơ.

c. Yêu cầu bảo trì tối thiểu trong vận hành thiết bị

Yêu cầu bảo trì tối thiểu đối trong vận hành thiết bị đối với trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải tuân thủ các quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

d. Các thông tin trong tài liệu hướng dẫn khai thác:

Tài liệu hướng dẫn khai thác phải bao gồm các giới hạn, phương thức, tình trạng phê chuẩn và các thông tin khác liên quan đến hoạt động khai thác của trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC.

đ. Báo cáo sự cố:

1. Người khai thác được phê chuẩn khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các hỏng hóc lớn, các hoạt động sai chức năng hoặc sai sót để Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho quốc gia thiết kế về các sự cố này.

2. Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét các dữ liệu an toàn và theo dõi các thông tin độ tin cậy để có thể đưa ra các biện pháp cần thiết nhằm đảm bảo đạt được mức an toàn dự định.

3. Cục Hàng không Việt Nam sẽ thông báo các sự cố lớn và xu hướng tiến triển của các vấn đề cụ thể cho chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại và quốc gia thiết kế.

e. Lập kế hoạch khai thác:

Khi lập kế hoạch tuyến đường bay Người khai thác phải chú ý đến các thông tin đánh giá tuyến đường và khu vực khai thác dự định liên quan bao gồm các nội dung sau:

1. Thực tế địa hình sẽ bay qua địa hình tiềm tàng nơi có thể thực hiện hạ cánh bắt buộc an toàn trong trường hợp xẩy ra hỏng động cơ hoặc các hỏng hóc lớn khác;

2. Các thông tin thời tiết bao gồm cả các ảnh hưởng khí tượng theo mùa hoặc các ảnh hưởng khí tượng bất lợi khác có thể tác động đến chuyến bay;

3. Các tiêu chí và giới hạn khác theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

g. Yêu cầu về kinh nghiệm, huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái

1. Người khai thác phải tuân thủ quy định kinh nghiệm tối thiểu đối với tổ lái thực hiện khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03.

2. Việc huấn luyện và kiểm tra đối với tổ lái của Người khai thác phải phù hợp với khai thác trong điều kiện IMC bằng trực thăng hạng 03 bao gồm:

i. Các phương thức bình thường, bất thường và khẩn nguy;

ii. Cách thức phát hiện hỏng hóc động cơ bao gồm:

A. Giảm thấp để hạ cánh bắt buộc trong điều kiện IMC;

B. Đối với trực thăng 01 động cơ, duy trì ổn định vòng quay.

h. Cấp Giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn Người khai thác

Người khai thác phải chứng minh khả năng thực hiện khai thác trực thăng hạng 03 trong điều kiện IMC trong suốt quá trình cấp Giấy chứng nhận và phê chuẩn theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.040 CÁC YÊU CẦU VỀ TÍNH NĂNG CỦA HỆ THỐNG ĐỒNG HỒ KHÍ ÁP

(a) Các nhóm tàu bay mà các chi tiết có thể ảnh hưởng đến tính chính xác của tính năng giữ độ cao, đến khả năng giữ độ cao giống nhau hoàn toàn về thiết kế và cấu trúc, phải có tổng sai sót theo chiều thẳng đứng (TVE) với biên độ trung bình không lớn hơn 25m (80ft), và các sai lệch so với tiêu chuẩn không lớn hơn 28 - 0.013z2 đối với $0 \leq z \leq 25$, trong đó z là biên độ TVE trung bình tính bằng mét, hoặc 92 - 0.00422 for $0 \leq z \leq 80$, trong đó z được tính bằng feet. Ngoài ra, các thiết bị VTE phải có các đặc điểm sau:

(1) Sai số trung bình của hệ thống đồng hồ khí áp (ASE) của nhóm tàu bay không được vượt quá biên độ 25 m (80 feet);

(2) Tổng giá trị tuyệt đối của ASE trung bình và 3 sai lệch so với tiêu chuẩn của ASE không được vượt quá 75 m (245 feet); và

(3) Sự khác biệt giữa mực bay cho phép và độ cao khí áp thực tế phải cân bằng nhau trong khoảng 0 m, sai lệch so với tiêu chuẩn không được lớn hơn 13,3 m (43,7 feet); và

(4) Ngoài ra việc giảm tần số của các sự khác biệt với độ lớn của sự khác biệt gia tăng sẽ tạo ra sự gia tăng nhỏ nhất.

(a) Đối với các tàu bay có đặc điểm khung sườn và cách lắp đặt hệ thống đồng hồ khí áp khác thường không thuộc nhóm tàu bay nói trong khoản (1) trên đây, khả năng tính năng giữ độ cao phải sao cho các thiết bị VTE của tàu bay có các đặc điểm sau đây:

(1) Biên độ ASE của tàu bay không vượt quá 60 m (200 feet) trong tất cả các điều kiện bay; và sự khác biệt giữa mực bay cho phép và độ cao khí áp thực tế phải cân bằng nhau trong khoảng 0 m, sai lệch so với tiêu chuẩn không được lớn hơn 13,3 m (43,7 feet); và

(2) Ngoài ra việc giảm tần số của các sự khác biệt với độ lớn của sự khác biệt gia tăng sẽ tạo ra sự gia tăng nhỏ nhất

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.047: LỰA CHỌN SÂN BAY DỰ BỊ[125]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tiêu chí lựa chọn sân bay dự bị. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác tàu bay;

b. Khả năng của tàu bay và các hệ thống của tàu bay;

c. Công nghệ sử dụng tại các sân bay, khả năng và cơ sở hạ tầng của sân bay;

d. Chất lượng và độ tin cậy của thông tin thời tiết;

e. Xác định mối nguy hiểm và đe dọa an toàn của từng điều kiện khác biệt trong lựa chọn sân bay dự bị;

g. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.”

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.047: YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU TỐI THIỂU[126]

---

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

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

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khác biệt của Người khai thác trong tính toán nhiên liệu trước chuyến bay đối với: nhiên liệu dùng trong khi lăn, nhiên liệu của hành trình, nhiên liệu dự phòng có các trường hợp bất thường, nhiên liệu để đến sân bay dự bị hạ cánh và nhiên liệu bổ sung. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Tính toán nhiên liệu cho chuyến bay;

b. Khả năng của Người khai thác bao gồm:

1. Phương pháp điều khiển dữ liệu bao gồm chương trình theo dõi tiêu hao nhiên liệu;

2. Công nghệ tiên tiến áp dụng tại các sân bay dự bị;

3. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 12.047: CÁC YÊU CẦU VỀ THỜI GIAN TỐI ĐA BAY ĐẾN SÂN BAY DỰ BỊ TRONG KHAI THÁC EDTO[127]

Cục Hàng không Việt Nam dựa trên kết quả đánh giá rủi ro cụ thể của Người khai thác tàu bay chứng minh rằng mức độ an toàn tương đương được duy trì, phê chuẩn khai thác vượt quá thời gian giới hạn. Đánh giá rủi ro ít nhất phải bao gồm:

a. Khả năng của Người khai thác;

b. Độ tin cậy chung của tàu bay;

c. Độ tin cậy của từng hệ thống giới hạn thời gian;

d. Các thông tin liên quan từ nhà sản xuất;

e. Các biện pháp giảm thiểu cụ thể.

---

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

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.060 YÊU CẦU VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI CÁN BỘ QUẢN LÝ

(a) Người có AOC phải sắp xếp nhằm đảm bảo duy trì giám sát nếu việc khai thác được thực hiện trong điều kiện thiếu vắng một vị trí quản lý yêu cầu nào đó.

(b) Các cán bộ quản lý yêu cầu phải ký giao ước làm việc đủ thời gian đảm bảo hoàn thành các chức năng quản lý.

(c) Người đảm đương một vị trí quản lý của Người khai thác này không được giữ vị trí tương tự của Người khai thác khác, trừ khi được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) Tiêu chuẩn tối thiểu ban đầu đối với người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát khai thác là:

(1) Bằng lái ATP; và

(2) 3 năm kinh nghiệm với chức năng người chỉ huy tàu bay trong khai thác vận tải hàng không thương mại tàu bay lớn.

(e) Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm về quản lý và giám sát huấn luyện tổ bay là:

(1) Bằng lái ATL với các năng định phù hợp đối với tối thiểu một tàu bay của Người khai thác; và

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

Ghi chú: Cục HKVN có thể chấp nhận bằng lái thương mại (CPL) với năng định bay bằng thiết bị nếu các yêu cầu đối với PIC đối với loại hình khai thác thực hiện chỉ đòi hỏi giấy phép thương mại.

(f) Tiêu chuẩn tối thiểu ban đầu đối với người chịu trách nhiệm về hệ thống bảo dưỡng là:

(1) Đã được huấn luyện phù hợp với Phần 5 và Phần 7 hoặc hệ thống tương đương; và

(2) Đã có tối thiểu 3 năm làm việc trong công tác bảo dưỡng tàu bay hoặc có bằng kỹ sư hàng không.

(g) Người có AOC có thể tuyển dụng người không đáp ứng các yêu cầu về bằng cấp và kinh nghiệm hàng không phù hợp nếu Cục HKVN thấy rằng người đó kinh nghiệm tương đương và có thể thực hiện một cách hiệu quả các chức năng quản lý yêu cầu.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.073: QUY ĐỊNH VỀ BẰNG CẤP VÀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM QUẢN LÝ VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG[128]

Tiêu chuẩn tối thiểu đối với người chịu trách nhiệm quản lý hệ thống chất lượng như sau:

a. Có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong hệ thống chất lượng trong lĩnh vực khai thác tàu bay hoặc bảo dưỡng tàu bay;

b. Có chứng chỉ xác nhận đã hoàn thành khóa học về đánh giá viên nội bộ và Chứng chỉ đánh giá viên trưởng trong đó có ít nhất 01 năm kinh nghiệm thực hiện công việc đánh giá với vai trò là đánh giá viên trưởng.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.075: NỘI DUNG BÁO CÁO VIỆC QUẢN LÝ ĐỘI TÀU BAY

(a) Nội dung báo cáo hàng tháng của Người khai thác tàu bay về việc khai thác đội tàu bay theo AOC được cấp bao gồm:

(1) Tổng số giờ khai thác giờ khai thác thực tế của từng tàu bay;

(2) Tổng số lần thực hiện các dạng bảo dưỡng theo kế hoạch (Scheduled) và tổng số ngày dừng khai thác tàu bay thực tế để thực hiện các công việc bảo dưỡng đó trên từng tàu bay Người khai thác đang khai thác;

---

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

(3) Tổng số lần thực hiện các dạng định kỳ bảo dưỡng ngoài kế hoạch (Unscheduled) và tổng số ngày dừng khai thác tàu bay thực tế để thực hiện các công việc bảo dưỡng đó trên từng tàu bay Người khai thác đang khai thác;

(4) Tổng số lần và tổng số ngày tàu bay bị dừng bay (Aircraft On Ground - AOG) vì lý do kỹ thuật trên từng tàu bay Người khai thác đang khai thác;

(5) Tổng số nhân nhượng kéo dài thời hạn bảo dưỡng (Variation) áp dụng cho từng tàu bay Người khai thác đang khai thác và các thiết bị lắp trên loại tàu bay đó;

(b) Báo cáo cho từng tháng phải được thực hiện trước ngày 05 của tháng tiếp theo.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.081: TỔNG HỢP CÁC YÊU CẦU VỀ LƯU TRỮ HỒ SƠ[129]

Người khai thác tàu bay phải đảm bảo các thông tin hoặc tài liệu sau phải được lưu trữ theo thời hạn cụ thể tại các bảng dưới đây:

a. Hồ sơ người lái:

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Bằng lái và Chứng chỉ sức khỏe	12 tháng kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác
Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Hồ sơ huấn luyện về đường bay và sân bay, sân bay trực thăng	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

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

Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng và trình độ	12 tháng, kể từ khi người lái không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

b. Hồ sơ tiếp viên hàng không

Thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ	02 năm
Hồ sơ huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện hàng nguy hiểm	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Huấn luyện an ninh	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra kỹ năng	12 tháng, kể từ khi tiếp viên hàng không không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

c. Hồ sơ các nhân viên khác của Người có AOC

Hồ sơ huấn luyện, trình độ của các đối tượng nhân viên hoàn thành các khóa huấn luyện theo Chương trình được phê chuẩn theo các yêu cầu của Bộ QCATHK	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

Chứng chỉ và chứng chỉ sức khỏe (nếu yêu cầu)	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay
Kiểm tra trình độ và kỹ năng (nếu yêu cầu)	12 tháng, kể từ khi nhân viên đó không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

d. Biểu mẫu liên quan đến chuẩn bị chuyến bay

Bảng kê hàng hóa	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Bảng cân bằng trọng tải	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Lệnh điều phái bay	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Kế hoạch bay không lưu	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Kế hoạch khai thác bay	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Danh sách hành khách	3 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay
Báo cáo thời tiết	03 tháng sau ngày hoàn thành chuyến bay

e. Thiết bị ghi thông số bay

Ghi âm buồng lái	Lưu giữ 60 ngày sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc lâu hơn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam
Ghi dữ liệu bay	Lưu giữ 60 ngày sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc lâu hơn theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 12

g. [130]Nhật ký kỹ thuật tàu bay

Nhật ký hành trình	12 tháng
Hồ sơ bảo dưỡng	12 tháng

h. Hồ sơ bảo dưỡng tàu bay

Tổng thời gian hoạt động (theo số giờ, theo lịch thời gian, theo chu kỳ, tùy vào chỉ số phù hợp) của tàu bay và tất cả các chi tiết có thọ mệnh.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Tình trạng hiện tại của việc tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay liên tục bắt buộc.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Thông tin thích hợp về các thay đổi, các sửa chữa trên tàu bay và các chi tiết của nó.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Tổng thời gian hoạt động (theo số giờ, theo lịch thời gian, theo chu kỳ, tùy vào chỉ số phù hợp) kể từ lần đại tu gần nhất của tàu bay hoặc của các thành phần có thời hạn đại tu bắt buộc.	03 tháng sau khi thiết bị thu hồi vĩnh viễn.
Các hồ sơ bảo dưỡng chi tiết để hiển thị tất cả các yêu cầu hoàn thành bảo dưỡng đã được đáp ứng.	01 năm sau khi ký hoàn thành thành bảo dưỡng.

[130] Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

i. Các hồ sơ khác

Hồ sơ đảm bảo chất lượng	05 năm
Tài liệu vận chuyển hàng nguy hiểm	06 tháng sau khi chuyến bay kết thúc
Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm	06 tháng sau khi chuyến bay kết thúc
Hồ sơ liều lượng bức xạ vũ trụ, nếu Người có AOC khai thác tàu bay với mực bay trên 15.000 m (49.000 ft)	12 tháng, kể từ khi thành viên tổ bay không còn làm việc cho Người khai thác tàu bay

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.103: NỘI DUNG CỦA NHẬT KÝ HÀNH TRÌNH TÀU BAY[131]

a. Người có AOC phải sử dụng nhật ký hành trình bao gồm các thông tin sau trừ khi được phê chuẩn khác bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Tên Người có AOC;

2. Quốc tịch và đăng ký tàu bay;

3. Tên của các thành viên tổ bay;

4. Phân công nhiệm vụ của các thành viên tổ bay;

5. Chữ ký của Người chỉ huy tàu bay;

6. Tính chất của chuyến bay (hàng không chung, công việc trên không, khai thác vận tải hàng không thương mại thường lệ hoặc không thường lệ);

7. Ngày của chuyến bay;

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

8. Điểm khởi hành;

9. Điểm đến;

10. Thời gian rút chèn tại điểm khởi hành;

11. Thời gian đóng chèn tại điểm đến;

12. Tổng thời gian bay;

13. Các sự việc trên đường bay, sự cố và quan sát.

b. Người có AOC sử dụng ký tự La Mã giúp làm rõ nội dung của các thông tin cung cấp.

c. Nhật ký hành trình có thể được tích hợp cùng với Nhật ký kỹ thuật nếu được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.103: NỘI DUNG CỦA NHẬT KÝ KỸ THUẬT[132]

a. Người có AOC phải sử dụng nhật ký kỹ thuật bao gồm cả các thông tin bảo dưỡng tàu bay và gồm những thông tin sau cho từng tàu bay trừ khi được phê chuẩn khác bởi Cục Hàng không Việt Nam:

1. Tên Người có AOC;

2. Các trang được đánh số;

3. Cột ngoài cùng để nhập ngày, tiếp theo là các hàng quy định tại điểm từ 4 đến 6 dưới đây:

4. Cột điền thông tin về sân bay khởi hành và sân bay đến trong cùng một hàng;

5. Hàng điền thời gian khai thác theo từng chặng bay bao gồm thời gian cất cánh và hạ cánh trong cùng một hàng;

---

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

6. [133]Hàng điền lượng nhiên liệu và dầu bao gồm số lượng của:

(i) Nhiên liệu và dầu nạp lên;

(ii) Tổng trọng lượng cất cánh.

7. Phương pháp ghi hỏng hóc trong khi bay dưới dạng cột và hàng, bao gồm:

i. Phương pháp đánh số từng hỏng hóc;

ii. Nhập sân bay, nơi hỏng hóc được nhập vào nhật ký;

iii. Mô tả hỏng hóc;

iv. Mô tả khắc phục hoặc trì hoãn hỏng hóc;

v. Số chứng chỉ của Người khắc phục hỏng hóc;

vi. Chữ ký hoặc 03 chữ cái viết tắt họ và tên của người khắc phục hỏng hóc;

8. Phương pháp nhập thông tin về các hệ thống xung yếu như giờ khung sườn, số lần hạ cánh…;

9. Biện pháp thu thập các thông tin liên quan đến tình trạng bảo dưỡng áp dụng trong khai thác của Người có AOC như kiểm tra VOR, tình trạng EDTO;

10. Hướng dẫn riêng cho từng lần cho phép khai thác bao gồm:

i. Tên của loại hình khai thác cho phép;

ii. Họ tên và chữ ký của người cho phép khai thác.

11. Một điều khoản riêng biệt dành cho phi công để xác nhận tàu bay được chuẩn bị, đủ điều kiện bay, có các thiết bị theo yêu cầu khai thác và được cho phép khai thác;

12. Điều khoản cho phép theo dõi hỏng hóc trì hoãn có thể là trang hoặc những trang riêng đầu hoặc cuối nhật ký kỹ thuật.

---

[133] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại Mục 11 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

b. Người khai thác tàu bay có thể nhập Nhật ký hành trình và Nhật ký kỹ thuật vào một quyển.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.113 TÀI LIỆU TRỌNG LƯỢNG VÀ CÂN BẰNG

(a) Người khai thác phải hoàn thành tài liệu trọng lượng và cân bằng trước mỗi chuyến bay để sắp xếp và phân bổ hàng hóa. Tài liệu trọng lượng và cân bằng phải tạo ra khả năng cho phép người chỉ huy máy bay xác định việc kiểm tra xếp tải và phân bổ hàng hóa không được vượt quá giới hạn về trọng lượng và cân bằng của máy bay. Người tính trọng tâm và trọng tải phải ký tên vào tài liệu này. Người giám sát việc chất xếp hàng lên máy bay phải ký nhận để đảm bảo rằng hàng hóa đã được sắp xếp đúng quy định của tài liệu trọng lượng và cân bằng. Tài liệu này phải được người chỉ huy máy bay chấp thuận. Sự chấp thuận được thể hiện bằng chữ ký hoặc hình thức khác tương đương.

(b) Người khai thác phải quy định các phương thức đối với việc thay đổi xếp tải vào phút chót.

(c) Theo phê chuẩn của Cục HKVN, Người khai thác có thể áp dụng phương thức dự phòng cho các phương thức nêu trong khoản (a) và (b) trên đây.

(d) Tài liệu trọng lượng và cân bằng phải chứa đựng những nội dung sau:

(1) Loại và đăng ký máy bay;

(2) Tên số hiệu chuyến bay và ngày tháng;

(3) Tên người chỉ huy máy bay;

(4) Tên người chuẩn bị tài liệu;

(5) Trọng lượng khai thác rỗng và trọng tâm tương ứng của máy bay;

(6) Trọng lượng nhiên liệu khi cất cánh và trong quá trình bay đường dài;

(7) Trọng lượng chất lỏng tiêu hao khác ngoài nhiên liệu;

(8) Trọng lượng hành khách, hành lý, hàng hóa và các tải điều chỉnh trọng tâm máy bay;

(9) Trọng lượng cất cánh, trọng lượng hạ cánh và trọng lượng không nhiên liệu;

(10) Sự phân bố tải;

(11) Vị trí trọng tâm máy bay;

(12) Giới hạn trọng tải và các giá trị trọng tâm.

(e) Theo phê chuẩn của Cục HKVN, Người khai thác có thể bỏ một số dữ liệu trong tài liệu trọng lượng và cân bằng.

(f) Thay đổi vào phút chót: nếu có bất kỳ thay đổi nào vào phút chót, sau khi đã lập xong tài liệu về trọng lượng và cân bằng, người chỉ huy máy bay phải chú ý đến những yếu tố thay đổi để bổ sung vào tài liệu. Những thay đổi tối đa cho phép về số lượng hành khách hoặc về toàn bộ trọng tải khi có sự thay đổi vào phút chót phải được quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác. Nếu con số này vượt quá quy định, phải lập tài liệu cân bằng và trọng lượng mới.

(g) Hệ thống tính bằng máy: tài liệu trọng lượng và cân bằng được lập bằng hệ thống vi tính Người khai thác phải xác định các dữ liệu đầu ra, Người khai thác phải xây dựng một hệ thống kiểm tra các sửa đổi của dữ kiện đưa vào hệ thống và sự hoạt động chính xác liên tục của hệ thống bằng sự kiểm tra định kỳ không quá 6 tháng các dữ kiện đầu ra.

(h) Hệ thống trọng lượng và cân bằng trên máy bay: Người khai thác phải xin phê chuẩn của Cục HKVN nếu muốn sử dụng một hệ thống máy tính trên máy bay để xác định trọng lượng và cân bằng máy bay như là hệ thống chính cho việc điều hành máy bay.

(i) Đường truyền dữ liệu: tài liệu trọng lượng và cân bằng được truyền tới máy bay theo đường truyền dữ liệu, một bản hồ sơ về tài liệu trọng lượng và cân bằng cuối cùng được người chỉ huy máy bay chấp thuận phải có sẵn trên mặt đất.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.115 KẾ HOẠCH KHAI THÁC BAY

(a) Người khai thác phải đảm bảo kế hoạch bay và những thông tin ghi vào kế hoạch bay trong thời gian bay phải chứa đựng các nội dung sau:

(1) Số đăng ký máy bay;

(2) Loại và kiểu máy bay;

(3) Ngày, tháng, năm của chuyến bay;

(4) Số hiệu chuyến bay;

(5) Họ tên các thành viên tổ lái;

(6) Nhiệm vụ của từng thành viên tổ lái;

(7) Sân bay đi;

(8) Giờ cất cánh;

(9) Sân bay đến (theo kế hoạch và thực tế);

(10) Giờ hạ cánh;

(11) Loại hình khai thác (ETOPS, VFR, bay chuyển sân ...);

(12) Đường bay, các chặng bay và các điểm kiểm tra/lộ điểm, khoảng cách, thời gian và các vệt bay;

(13) Tốc độ bay bằng dự tính và thời gian bay giữa các điểm kiểm tra/lộ điểm, thời gian dự tính và thời gian thực tế;

(14) Độ cao an toàn và mực bay tối thiểu;

(15) Độ cao/mực bay theo kế hoạch;

(16) Tính toán nhiên liệu (các ghi chép về những lần kiểm tra nhiên liệu trong khi bay);

(17) Lượng nhiên liệu trên máy bay vào thời điểm khởi động động cơ;

(18) Các sân bay dự bị cho sân bay hạ cánh, và nếu có thể, sân bay dự bị cho sân bay cất cánh và trên đường bay, bao gồm các thông tin quy định tại điểm (12), (13), (14) và (15) nêu trên;

(19) Kế hoạch bay có dịch vụ không lưu ATS và các kế hoạch bổ sung;

(20) Sửa đổi kế hoạch bay trong khi bay;

(21) Các thông tin khí tượng liên quan.

(b) Các mục đã nêu trong các tài liệu khác hoặc được lấy từ các nguồn tài liệu khác, các thông tin không liên quan tới loại hình khai thác này có thể được bỏ đi trong kế hoạch bay.

(c) Người khai thác phải đảm bảo kế hoạch bay và việc sử dụng kế hoạch bay được nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác.

(d) Người khai thác phải đảm bảo ghi đầy đủ và chính xác các nội dung trong kế hoạch bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.153 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC[134]

a. Người có AOC phải đảm bảo nội dung và cấu trúc của tài liệu hướng dẫn khai thác phù hợp với các quy tắc và quy chế của Cục Hàng không Việt Nam đối với khu vực khai thác và loại hình khai thác tàu bay.

b. Người có AOC có thể soạn thảo tài liệu hướng dẫn với các yêu cầu chặt chẽ hơn so với yêu cầu do Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

c. Người có AOC phải đảm bảo tài liệu hướng dẫn khai thác để đáp ứng các yêu cầu quy định phải có các nội dung quy định tại khoản d Phụ lục này. Tài liệu hướng dẫn có thể chia thành 02 phần hoặc nhiều hơn chứa đựng các thông tin đã nêu với hình thức và phương pháp nêu tại khoản d dưới đây. Mỗi phần của tài liệu hướng dẫn khai thác phải chứa đựng các thông tin yêu cầu đối với từng nhóm nhân viên nói đến trong phần đó.

d. Tài liệu hướng dẫn khai thác có thể ban hành riêng rẽ từng phần theo từng lĩnh vực hoạt động cụ thể và phải được tổ chức theo cấu trúc như sau:

---

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

1. Tổng quát;

2. Các thông tin khai thác tàu bay;

3. Tuyến đường bay và sân bay;

4. Huấn luyện.

A. Phần tổng quát bao gồm các nội dung như sau:

1. Các hướng dẫn về trách nhiệm của nhân viên khai thác liên quan đến việc thực hiện khai thác bay.

2. Thông tin và chính sách liên quan đến quản lý mệt mỏi bao gồm:

i. Quy định liên quan đến thời gian bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ bay, khoảng thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ ngơi đối với thành viên tổ lái và tổ tiếp viên hàng không;

ii. Chính sách và tài liệu liên quan đến Chương trình FRMS của Người khai thác.

3. Danh mục các thiết bị dẫn đường phải mang theo tàu bay kể cả các yêu cầu liên quan đến khai thác dẫn đường dựa trên tính năng.

4. Các phương thức dẫn đường tầm xa, các phương thức khi hỏng động cơ trong khai thác EDTO và việc chỉ định, sử dụng các sân bay dự bị nếu phù hợp với loại hình khai thác.

5. Các tình huống phải duy trì việc canh nghe vô tuyến.

6. Phương pháp xác định độ cao bay tối thiểu.

7. Phương pháp xác định tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay.

8. Các lưu ý an toàn khi nạp nhiên liệu có hành khách trên tàu bay.

9. Các phương thức vận hành trên mặt đất.

10. Các phương thức báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại Phần 19 Bộ QCATHK đối với người chỉ huy tàu bay khi xảy ra tai nạn.

11. Tổ lái cho từng loại hình khai thác và chỉ định người chỉ huy tiếp theo.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 12

12. Các hướng dẫn cụ thể về cách dự tính số lượng nhiên liệu và dầu nhớt mang theo tàu bay có tính đến tất cả các tính huống có thể xảy ra, kể cả tình huống hỏng 1 hay nhiều động cơ trong khi bay.

13. Các tình huống phải sử dụng ô-xy và lượng ô-xy phải mang theo tàu bay theo quy định trong Phần 6 của Bộ QCATHK.

14. Các hướng dẫn kiểm soát trọng lượng và cân bằng.

15. Hướng dẫn thực hiện và kiểm soát hoạt động làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất.

16. Các đặc điểm kỹ thuật phục vụ cho lập kế hoạch bay.

17. Các phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOP) đối với từng giai đoạn bay.

18. Hướng dẫn sử dụng danh mục kiểm tra thông thường và thời điểm sử dụng danh mục.

19. Các phương thức khởi hành bất thường.

20. Hướng dẫn duy trì cảnh báo độ cao và sử dụng hệ thống tự động thông báo độ cao bằng âm thanh cho tổ lái.

21. Hướng dẫn sử dụng tự động lái và tự động lực đẩy trong điều kiện IMC.

22. Hướng dẫn cách hiểu và nhận huấn lệnh không lưu, đặc biệt khi có liên quan đến huấn lệnh địa hình.

23. Hội ý trước khi khởi hành và tiếp cận.

24. Các phương thức làm quen với khu vực, tuyến đường bay và sân bay.

25. Phương thức tiếp cận ổn định.

26. Giới hạn về tỷ lệ độ cao khi giảm thấp gần mặt đất.

27. Các điều kiện yêu cầu để được bắt đầu hoặc tiếp tục tiếp cận bằng thiết bị.

28. Hướng dẫn thực hiện các phương thức tiếp cận chính xác và không chính xác bằng thiết bị.

29. Phân công nhiệm vụ tổ lái và các phương thức quản lý khối lượng công việc của tổ bay khi thực hiện tiếp cận và hạ cánh bằng thiết bị ban đêm và trong điều kiện khí tượng IMC.

30. Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện tránh bay có kiểm soát vào địa hình, và chính sách sử dụng hệ thống cảnh báo gần đất (GPWS).

31. Chính sách, hướng dẫn, phương thức và các yêu cầu về huấn luyện tránh va chạm và cách sử dụng hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS).

32. Các thông tin và hướng dẫn liên quan đến việc bay chặn tàu bay dân dụng, bao gồm:

i. Các phương thức quy định trong Phần 10 đối với người chỉ huy của tàu bay bị bay chặn;

ii. Các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt mà tàu bay bay chặn và tàu bay bị bay chặn sử dụng theo quy định trong Phần 10.

33. Đối với các tàu bay dự định khai thác tại độ cao trên 15000m (49000 feet):

i. Các thông tin giúp người lái xác định các biện pháp tốt nhất áp dụng trong trường hợp có nguy cơ nhiễm bức xạ mặt trời;

ii. Các phương thức trong trường hợp phải ra quyết định giảm độ cao bao gồm:

A. Sự cần thiết phải cảnh báo trước cho cơ quan kiểm soát không lưu phù hợp về tình hình và nhận huấn lệnh giảm thấp tạm thời;

B. Các biện pháp áp dụng trong trường hợp việc liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu không thể thiết lập được hoặc bị ngắt quãng.

34. Nội dung chi tiết chương trình quản lý an toàn (SMS).

35. Các thông tin và hướng dẫn việc chuyên chở hàng nguy hiểm tuân thủ các quy định của Phần này và Phần 18 của Bộ QCATHK bao gồm cả các biện pháp thực hiện trong trường hợp khẩn nguy.

36. Các hướng dẫn về an ninh.

37. Danh mục và phương thức tìm kiếm bom.

38. Hướng dẫn các yêu cầu huấn luyện sử dụng thiết bị tăng tầm nhìn (HUD) và hệ thống quan sát nâng cao (EVS).

39. Cấp độ cứu hỏa chấp nhận được của các sân bay đối với mỗi đội tàu bay và loại hình khai thác.

40. Để tránh xuất hiện cảnh báo không cần thiết của hệ thống báo động tránh va chạm trên không (ACAS II) tại độ cao tiếp cận liền kề hoặc trên mực bay, Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình để tàu bay lấy độ cao hoặc giảm thấp đến độ cao hoặc mực bay được chỉ định, đặc biệt khi đang sử dụng hệ thống tự động lái để đảm bảo rằng tốc độ tàu bay lên, xuống phải ít hơn 8 m/giây hoặc 1500 ft/phút trong suốt 300 m cuối của giai đoạn lấy độ cao hoặc giai đoạn giảm thấp đến độ cao hoặc mực bay chỉ định mà người lái nhận thấy có tàu bay khác tiếp cận tại độ cao liền kề hoặc cùng mực bay.

41. Hướng dẫn và các yêu cầu về huấn luyện sử dụng EFB, nếu áp dụng.

B. Phần thông tin khai thác tàu bay bao gồm các nội dung sau:

1. Các giới hạn cấp Giấy chứng nhận và giới hạn khai thác.

2. Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để tổ lái sử dụng và các danh mục kiểm tra liên quan.

3. Các hướng dẫn khai thác và thông tin về tính năng lấy độ cao với tất cả các động cơ hoạt động.

4. Các dữ liệu để lập kế hoạch bay trước khi bay và trong khi bay với các chế độ lực đẩy, công suất và tốc độ khác nhau của tàu bay.

5. Thành phần gió xuôi và gió cạnh tối đa đối với từng loại tàu bay khai thác, giảm các giá trị này trong điều kiện có gió giật, tầm nhìn hạn chế, điều kiện mặt đường CHC, kinh nghiệm tổ bay, sử dụng tự động lái.

6. Các hướng dẫn và dữ liệu sử dụng để tính trọng tải và cân bằng.

7. Hướng dẫn chất tải và cố định hàng hóa.

8. Các hệ thống tàu bay, các hệ thống kiểm soát liên quan và hướng dẫn cách sử dụng.

9. Danh mục thiết bị tối thiểu và danh mục sai lệch cấu hình đối với từng loại tàu bay khai thác và các loại hình khai thác được phép bao gồm cả các yêu cầu liên quan đến việc khai thác trong vùng trời RVSM và RNP.

10. Danh mục kiểm tra các thiết bị an toàn và khẩn nguy và hướng dẫn sử dụng.

11. Các phương thức thoát hiểm khẩn nguy, kể các các phương thức cụ thể đối với từng loại tàu bay, hiệp đồng tổ bay, phân công vị trí và nhiệm vụ cho tổ bay trong trường hợp khẩn nguy.

12. Các phương thức thông thường, bất thường và khẩn nguy để cho tiếp viên hàng không sử dụng; các danh mục kiểm tra liên quan và các thông tin về hệ thống tàu bay theo yêu cầu bao gồm các phương thức liên quan cần thiết để thực hiện hiệp đồng tổ lái và tiếp viên hàng không.

13. Thiết bị cứu sinh và thiết bị khẩn nguy sử dụng trên các tuyến đường khác nhau, các phương thức cần thiết để xác định các thiết bị này hoạt động bình thường trước khi cất cánh kể cả các phương thức xác định lượng ô-xy yêu cầu và lượng ô-xy đang có.

14. Mã tín hiệu không địa nhìn thấy bằng mắt để những người sóng sót sau tai nạn sử dụng.

C. Tuyến đường bay và sân bay bao gồm các nội dung sau:

1. Phải có hướng dẫn tuyến đường bay nhằm đảm bảo trên mỗi chuyến bay tổ lái có thông tin liên quan đến thiết bị thông tin liên lạc, thiết bị hỗ trợ dẫn đường, sân bay, phương thức tiếp cận bằng thiết bị, phương thức đến và phương thức khởi hành bằng thiết bị áp dụng đối với các loại hình khai thác và các thông tin khác mà Người khai thác thấy cần thiết nhằm thực hiện khai thác bay.

2. Độ cao tối thiểu cho mỗi tuyến đường bay mà tàu bay bay qua.

3. Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của từng sân bay dự định sử dụng làm sân bay đến hoặc sân bay dự bị.

4. Tăng tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay trong trường hợp điều kiện phục vụ tiếp cận hoặc điều kiện trang thiết bị sân bay bị giảm.

5. Các thông tin cần thiết để tuân thủ phương thức bay theo quy định, bao gồm nhưng không hạn chế:

i. Các yêu cầu về chiều dài đường cất cánh trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly cất cánh;

ii. Các giới hạn lấy độ cao khi cất cánh;

iii. Các giới hạn lấy độ cao trên đường bay;

iv. Các giới hạn lấy độ cao khi tiếp cận và các giới hạn lấy độ cao khi hạ cánh;

v. Các yêu cầu về chiều dài đường CHC trong điều kiện đường CHC khô, ướt và bẩn bao gồm cả các quy định khi xảy ra hỏng hóc hệ thống tàu bay ảnh hưởng đến cự ly hạ cánh;

vi. Các thông tin bổ sung khác.

6. Cấp độ cứu hỏa và cứu hộ (RFFS) tại từng sân bay khai thác.

D. Huấn luyện phải bao gồm các nội dung sau:

1. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện tổ lái tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.

2. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhiệm vụ của tiếp viên hàng không tuân thủ các quy định tại Phần 14 và Phần 18 của Bộ QCATHK.

3. Nội dung chi tiết chương trình huấn luyện nhân viên khai thác bay, điều phái viên bay theo phương pháp theo dõi bay.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.153 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN KHAI THÁC CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Khi có những thay đổi trong tài liệu hướng dẫn khai thác, Người khai thác phải làm thủ tục sửa đổi, bổ sung 20 ngày trước ngày tài liệu sửa đổi dự định được áp dụng. Hồ sơ đề nghị phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bao gồm:

(1) Công văn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác với bảng tóm tắt các nội dung sửa đổi so với tài liệu được phê chuẩn trước đó;

(2) Tài liệu liên quan đến nội dung sửa đổi, bổ sung của tài liệu hướng dẫn khai thác đã được phê chuẩn khi cấp AOC lần đầu;

(b) Người đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp đến Cục HKVN hoặc thông qua bưu điện.

(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 đề nghị nếu hồ sơ bị từ chối.

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tại cơ sở của người đề nghị.

(e) [135]Trong thời hạn 5 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

---

[135]Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục VIII sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2019

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.170 DANH MỤC THIẾT BỊ TỐI THIỂU

(a) Tàu bay không được phép bay nếu trong Giấy chứng nhận tàu bay không cho phép có sai lệch so với yêu cầu, trừ khi tất cả các thiết bị và hệ thống hoạt động tốt. Kinh nghiệm đã chứng minh rằng một số thiết bị không hoạt động vẫn có thể được chấp nhận trong một thời gian ngắn khi các hệ thống và thiết bị còn lại đảm bảo duy trì hoạt động khai thác an toàn.

(b) Cục HKVN thực hiện phê chuẩn danh mục thiết bị tối thiểu (MEL) cho Người khai thác, trong danh mục chỉ ra các hệ thống và thiết bị có thể không hoạt động trong những điều kiện bay nhất định, với ý nghĩa không chuyến bay nào được thực hiện với các hệ thống và thiết bị không hoạt động ngoài những chuyến bay đã được xác định.

(c) Danh mục thiết bị tối thiểu được xây dựng dựa trên cơ sở danh mục thiết bị tối thiểu gốc (MMEL) được tổ chức thiết kế loại kết hợp với quốc gia thiết kế soạn thảo cho từng loại tàu bay. Danh mục thiết bị tối thiểu phải quy định cụ thể và chặt chẽ hơn so với Danh mục thiết bị tối thiểu gốc.

(d) Người có AOC trong quá trình cấp Giấy chứng nhận phải chuẩn bị danh mục thiết bị tối thiểu cho phép khai thác tàu bay với một số hệ thống và thiết bị nhất định không hoạt động với điều kiện vẫn duy trì được mức an toàn chấp nhận.

(e) Mục đích của danh mục thiết bị tối thiểu không phải là để khai thác tàu bay với các hệ thống và thiết bị không hoạt động trong khoảng thời gian không giới hạn. Mục đích cơ bản của danh mục là cho phép khai thác tàu bay một cách an toàn với các hệ thống và thiết bị không hoạt động trong khuôn khổ một chương trình sửa chữa và thay thế thiết bị có kiểm soát và hợp lý.

(f) Người có AOC phải đảm bảo không chuyến bay nào được bắt đầu với nhiều khoản mục trong danh mục thiết bị tối thiểu không hoạt động khi chưa xác định rằng bất kỳ mối quan hệ qua lại nào giữa các hệ thống hoặc thiết bị không hoạt động cũng không dẫn đến giảm sút mức an toàn một cách không chấp nhận được và/hoặc tăng quá mức khối lượng công việc của tổ lái.

(g) Nguy cơ xảy ra hỏng hóc bổ sung khi khai thác với các thiết bị và hệ thống không hoạt động cũng cần được xem xét nhằm xác định mức an toàn chấp nhận được duy trì. Danh mục thiết bị tối thiểu không được quy định khác so với các yêu cầu trong phần các giới hạn của tài liệu hướng dẫn bay, các phương thức khẩn nguy, hoặc các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay khác của quốc gia đăng ký hoặc quốc gia Người khai thác, trừ khi nhà chức trách tiêu chuẩn đủ điều kiện bay phù hợp hoặc tài liệu hướng dẫn bay có quy định khác.

(h) Các hệ thống hoặc thiết bị không hoạt động chấp nhận cho chuyến bay phải được đánh dấu hoặc dán nhãn nếu phù hợp và phải được ghi trong nhật ký kỹ thuật tàu bay để thông báo cho tổ lái và nhân viên bảo dưỡng về hệ thống và thiết bị không hoạt động.

(i) Trên cơ sở MMEL của nhà sản xuất, đối với các hệ thống hoặc thiết bị được chấp nhận không hoạt động khi khai thác bay có thể cần phải thiết lập một quy trình bảo dưỡng nhằm làm cho hệ thống hoặc thiết bị này không hoạt động trở lại trong khi bay, hoặc cách ly chúng, trước khi thực hiện chuyến bay.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.185 BẢNG HƯỚNG DẪN HÀNH KHÁCH

(a) Người có AOC phải cung cấp bảng thông tin cho hành khách tại mỗi ghế ngồi hành khách. Bảng hướng dẫn chứa đựng các thông tin sau đây bằng ngôn ngữ mà tổ bay sử dụng để ra lệnh trong trường hợp khẩn nguy:

(1) Các chức năng đối với 1 hành khách trong trường hợp khẩn nguy mà không có thành viên tổ bay trợ giúp:

(i) Vị trí cửa khẩn nguy;

(ii) Nhận biết cơ cấu mở lối thoát khẩn nguy;

(iii) Hiểu các hướng dẫn vận hành lối thoát khẩn nguy;

(iv) Vận hành lối thoát khẩn nguy;

(v) Đánh giá xem việc mở lối thoát khẩn nguy có tăng khả năng rủi ro cho hành khách không;

(vi) Tuân thủ các hướng dẫn bằng lời và tín hiệu bằng tay của tổ bay;

(vii) Xếp gọn hoặc cố định cửa lối thoát khẩn nguy để chúng không cản trở việc sử dụng lối thoát;

(viii) Đánh giá tình trạng của xuồng thoát hiểm, kích hoạt và giữ thăng bằng xuồng thoát hiểm sau khi xuồng được triển khai để giúp mọi người trượt ra khỏi xuồng;

(ix) Nhanh chóng vượt qua lối thoát hiểm; và

(x) Đánh giá, chọn lựa và đi theo lối an toàn sau khi ra khỏi lối thoát khẩn nguy.

(2) Yêu cầu 1 hành khách ngồi lại tại chỗ nếu hành khách đó:

(i) Không thể thực hiện các chức năng khẩn nguy trong bảng hướng dẫn;

(ii) Ở trong điều kiện không cho phép thực hiện các chức năng khẩn nguy;

(iii) Có thể bị thiệt hại đến cơ thể nếu thực hiện 1 hoặc nhiều chức năng nêu trên; hoặc

(iv) Không muốn thực hiện các chức năng này;

(v) Không có khả năng đọc, nói hoặc hiểu ngôn ngữ hoặc các đồ thị minh họa trong hướng dẫn của Người khai thác.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.187: HỆ THỐNG KIỂM SOÁT DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG

(a) Người có AOC phải cung cấp dữ liệu hàng không của các sân bay sử dụng với các nội dung sau:

(1) Các sân bay:

(i) Cơ sở vật chất;

(ii) Thiết bị trợ giúp liên lạc và dẫn đường;

(iii) Các công trình xây dựng có ảnh hưởng đến cất cánh, hạ cánh hoặc các hoạt động trên mặt đất;

(iv) Các phương tiện không lưu.

(2) Đường cất hạ cánh, đoạn bảo hiểm đầu và đoạn dừng:

(i) Kích thước;

(ii) Mặt phẳng;

(iii) Hệ thống đánh dấu và chiếu sáng;

(iv) Độ cao (so với mặt biển) và độ dốc.

(3) Thay đổi vị trí ngưỡng đường cất hạ cánh:

(i) Vị trí;

(ii) Kích thước;

(iii) Cất cánh hoặc hạ cánh hoặc cả hai.

(4) Chướng ngại vật:

(i) Chướng ngại vật có ảnh hưởng đến việc tính toán tính năng cất cánh và hạ cánh;

(ii) Kiểm soát chướng ngại vật;

(iii) Các phương thức bay bằng thiết bị;

(iv) Phương thức khởi hành;

(v) Phương thức tiếp cận;

(vi) Phương thức tiếp cận hụt.

(5) Các thông tin đặc biệt:

(i) Thiết bị đo tầm nhìn đường cất hạ cánh;

(ii) Gió thường gặp trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.193 CÁC NGUỒN BÁO CÁO THỜI TIẾT

(a) Cục HKVN sẽ xem xét và phê chuẩn các nguồn báo cáo thời tiết sau đây đáp ứng nhu cầu lập kế hoạch bay hoặc kiểm soát hoạt động bay:

(1) Trung tâm dự báo khí tượng quốc gia;

(2) Các trạm tự động quan sát trên bề mặt do Việt Nam vận hành;

Ghi chú: một số hệ thống tự động không thể báo cáo tất cả các nội dung yêu cầu đối với một bản báo cáo thời tiết hàng không trên bề mặt hoàn chỉnh.

(3) Các trạm báo cáo thời tiết hàng không bổ sung do Việt Nam vận hành;

(4) Kết quả quan trắc của đài kiểm soát hoạt động trên sân bay;

(5) Các đài thiên văn mà Việt Nam ký hợp đồng;

(6) Bất kỳ cơ quan khí tượng nào của nước ngoài tuân thủ các tiêu chuẩn và thực hành trong các công ước của ICAO;

Ghi chú: Các cơ quan khí tượng nói trên thường được nêu tại các bảng MET trong Kế hoạch dẫn đường hàng không khu vực của ICAO.

(7) Bất cứ nguồn báo cáo thời tiết nào của quân sự được Cục HKVN chấp thuận;

Ghi chú: Việc sử dụng các nguồn báo cáo của quân sự chỉ giới hạn ở các hoạt động khai thác bay sử dụng sân bay quân sự làm sân bay đi, sân bay đến, sân bay dự bị hoặc sân bay chuyển hướng.

(8) Các báo cáo gần với thực tại như báo cáo của người lái, báo cáo ra đa, các đồ thị ra đa tóm tắt, các báo cáo bằng hình ảnh từ vệ tinh do các nguồn dự báo thời tiết thương mại hoặc các nguồn khác được Cục HKVN chấp thuận;

(9) Người khai thác vận hành và duy trì hệ thống báo cáo thời tiết do Cục HKVN phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.195 CHƯƠNG TRÌNH LÀM TAN BĂNG VÀ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

(a) Chương trình chống đóng băng và làm tan băng của người có AOC phải bao gồm các nội dung chi tiết sau đây:

(1) Cách xác định trước khả năng sẽ có sương giá, băng hoặc tuyết bám vào tàu bay và các phương thức làm tan băng, chống đóng băng trên mặt đất một cách hiệu quả;

(2) Người chịu trách nhiệm quyết định thực hiện các phương thức chống đóng băng và làm tan băng trên mặt đất;

(3) Các quy trình thực hiện phương thức chống đóng băng và làm tan băng; và

(4) Các nhiệm vụ và trách nhiệm cụ thể của một hoặc nhóm nhân viên chịu trách nhiệm đảm bảo tàu bay cất cánh an toàn khi các phương thức làm tan băng và chống đóng băng trên mặt đất phát huy tác dụng.

(b) Chương trình chống đóng băng và làm tan băng của người có AOC phải bao gồm các phương thức để các thành viên tổ lái có thể tăng hoặc giảm thời gian hiệu ứng của các chất làm tan băng hoặc chống đóng băng trong trạng thái thay đổi. Thời gian hiệu ứng phải được chứng minh bằng các số liệu được Cục HKVN chấp thuận. Nếu thời gian hiệu ứng bị vượt quá quy định, tàu bay không được phép cất cánh trừ khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

(1) Việc kiểm tra nhiễm bẩn bên ngoài tàu bay được thực hiện trước khi cất cánh (trong vòng 5 phút trước khi bắt đầu cất cánh) để xác định cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác như quy định trong chương trình của Người khai thác, không có sương giá, băng, hoặc tuyết;

(2) Có quy định phương thức thay thế được Cục HKVN phê chuẩn và phù hợp với chương trình đã được phê chuẩn của Người khai thác nhằm xác định cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác không có sương giá, băng, hoặc tuyết; hoặc

(3) Cánh, các mặt điều khiển, và các bề mặt xung yếu khác được làm tan băng lại và xác định thời gian hiệu ứng mới.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.227: NỘI DUNG TÀI LIỆU ĐIỀU HÀNH BẢO DƯỠNG[136]

a. Tài liệu điều hành bảo dưỡng của người có AOC có thể là một tài liệu thống nhất hoặc là nhiều tài liệu riêng rẽ nhưng phải có các nội dung sau đây:

---

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

1. Mô tả các quy trình bảo dưỡng yêu cầu bao gồm:

i. Các thỏa thuận hành chính giữa Người khai thác và tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

ii. Các quy trình bảo dưỡng và quy trình hoàn tất và ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng khi công việc bảo dưỡng do một hệ thống khác không phải là tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn thực hiện.

iii. Quy trình và tài liệu cho việc thực hiện và ký xác nhận hoàn thành công việc định kỳ của tàu bay (CRS-SMI), Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng (CMR) và chứng chỉ cho phép tàu bay vào khai thác (CRS).

2. Họ, tên và nhiệm vụ của những người có trách nhiệm đảm bảo công việc bảo dưỡng được thực hiện phù hợp với tài liệu kiểm soát bảo dưỡng;

3. Dẫn chiếu đến các chương trình bảo dưỡng yêu cầu;

4. Các phương pháp ghi và lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng của Người khai thác theo yêu cầu;

5. Mô tả việc thiết lập, duy trì hệ thống phân tích và theo dõi liên tục hoạt động và hiệu quả của chương trình bảo dưỡng nhằm chỉnh sửa các thiếu sót trong chương trình;

6. Mô tả các phương thức nhận và đánh giá các thông tin tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg từ tổ chức thiết kế và phải thực hiện các hành động mà quốc gia đăng ký thấy cần thiết;

7. Mô tả phương thức đánh giá thông tin duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và thực hiện các hành động tiếp theo sau đánh giá;

8. Mô tả phương thức thực hiện các hành động tiếp theo sau khi nhận được thông tin về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay bắt buộc;

9. Mô tả các phương thức theo dõi, đánh giá, báo cáo công việc và kinh nghiệm bảo dưỡng đối với tất cả máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn

lớn hơn 5.700 kg và trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa phê chuẩn lớn hơn 3.175 kg;

10. Mô tả loại và mẫu mã tàu bay nói trong tài liệu hướng dẫn;

11. Mô tả các quy trình để đảm bảo các thiết bị không hoạt động ảnh hưởng đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ghi chép và khắc phục;

12. Mô tả các phương thức thông báo cho quốc gia đăng ký về các vụ việc lớn xẩy ra trong khi khai thác bao gồm các hư hỏng, không hoạt động và lỗi, theo quy định ở Điều 4.047 Phần 4 của Bộ QCATHK;

13. Mô tả các phương thức đảm bảo mỗi tàu bay đang khai thác trong trạng thái đủ điều kiện bay;

14. Mô tả các phương thức đảm bảo các thiết bị khẩn nguy trang bị cho mỗi chuyến bay hoạt động bình thường;

15. Mô tả các phương thức đưa một tàu bay mới vào đội tàu bay;

16. Mô tả các phương thức đánh giá năng lực của nhà thầu cung cập dịch vụ bảo dưỡng của tàu bay, thiết bị tàu bay kể cả khả năng làm tan băng;

17. Mô tả các phương thức kiểm soát và phê chuẩn sửa chữa và cải tiến lớn;

18. Tài liệu hướng dẫn của Người có AOC phải có các chương trình cần tuân thủ trong khi thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến tàu bay của Người khai thác bao gồm bảo dưỡng khung sườn, động cơ tàu bay, cánh quạt, cánh quay, thiết bị, thiết bị khẩn nguy và các bộ phận của tàu bay. Tài liệu hướng dẫn phải có tối thiểu các nội dung sau:

i. Phương pháp thực hiện công việc bảo dưỡng thường lệ và không thường lệ (khác với kiểm tra theo yêu cầu, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến);

ii. Quy định các thiết bị bảo dưỡng và cải tiến phải kiểm tra (kiểm tra theo yêu cầu), bao gồm tối thiểu các thiết bị có thể dẫn đến hỏng hóc đe dọa an toàn trong khai thác do không thực hiện đúng các quy trình bảo dưỡng hoặc sử dụng các bộ phận và vật liệu không phù hợp;

iii. Phương pháp thực hiện công việc kiểm tra theo yêu cầu và việc chỉ định chức danh hoặc người được phép thực hiện công việc kiểm tra này;

iv. Các quy trình kiểm tra lại công việc đã thực hiện căn cứ vào các khiếm khuyết phát hiện ra trong lần kiểm tra trước;

v. Các phương thức, tiêu chuẩn và giới hạn cần thiết đối với việc kiểm tra theo yêu cầu, việc chấp nhận hoặc không chấp nhận các thiết bị yêu cầu phải kiểm tra. Đối với kiểm tra định kỳ và hiệu chuẩn các dụng cụ chính xác phải có dụng cụ đo và thiết bị kiểm tra;

vi. Các hướng dẫn nhằm ngăn ngừa việc nhân viên tự kiểm tra công việc mà mình đã thực hiện;

vii. Các hướng dẫn và quy trình nhằm ngăn ngừa người không phải là nhân viên giám sát của cơ quan kiểm tra hoặc người không có trách nhiệm tổng thể trong việc quản lý chức năng kiểm tra theo yêu cầu và chức năng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến khác hủy bỏ bất kỳ quyết định nào của giám sát viên an toàn về việc kiểm tra theo yêu cầu;

viii. Các phương thức nhằm đảm bảo việc kiểm tra theo yêu cầu, công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến khác chưa được hoàn tất do thay ca hoặc do bị gián đoạn được hoàn thành trước khi đưa tàu bay vào khai thác;

ix. Mô tả quy trình chuẩn bị cho tàu bay và khai thác và các điều kiện quy định đối với việc ký cho phép vào khai thác;

x. Danh sách những người được ủy quyền ký cho phép vào khai thác và phạm vi được ủy quyền.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 12.235 YÊU CẦU BỔ SUNG VỀ HỆ THỐNG CHẤT LƯỢNG ĐỐI VỚI CÁC HOẠT ĐỘNG BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có AOC phải thiết lập kế hoạch được Cục HKVN chấp thuận về phương pháp và tần suất theo dõi các hoạt động theo yêu cầu. Ngoài ra, sau khi kết thúc mỗi đợt điều tra theo dõi phải có báo cáo chi tiết về các sai lệch và không tuân thủ các quy trình và yêu cầu.

(b) Phần phản hồi của hệ thống phải gửi cho người được yêu cầu khắc phục các sai lệch và không tuân thủ trong từng trường hợp cụ thể, phải có các quy trình áp dụng trong trường hợp việc khắc phục không được thực hiện trong khoảng thời gian phù hợp.

(c) Để đảm bảo tuân thủ một cách hiệu quả, Người khai thác có giấy phép AOC hoặc người đề nghị cấp giấy phép AOC phải sử dụng các yếu tố sau:

(1) Mẫu sản phẩm - kiểm tra từng phần mẫu đại diện của cả đội tàu bay;

(2) Mẫu hỏng hóc - theo dõi việc thực hiện khắc phục hỏng hóc;

(3) Mẫu nhân nhượng - theo dõi các nhân nhượng cho phép không thực hiện bảo dưỡng đúng thời gian;

(4) Mẫu thời gian bảo dưỡng đúng - theo dõi thời gian (số giờ bay/thời gian theo lịch/số lần cất hạ cánh...) tàu bay và thiết bị tàu bay được đưa vào bảo dưỡng;

(5) Mẫu báo cáo về các điều kiện không đủ tiêu chuẩn bay và các sai sót trong

Ghi chú: Mục đích chủ yếu của hệ thống chất lượng bảo dưỡng là theo dõi sự tuân thủ với các phương thức đã được phê chuẩn quy định trong tài liệu kiểm soát bảo dưỡng của người khai thác nhằm đảm bảo sự tuân thủ và từ đó đảm bảo các khía cạnh hoạt động an toàn của tàu bay. Cụ thể, phần này của hệ thống chất lượng thực hiện theo dõi tính hiệu quả của bảo dưỡng, và phải bao gồm cả hệ thống phản hồi nhằm đảm bảo các hành động khắc phục được xác định và thực hiện đúng thời gian.

(Xem tiếp Công báo số 1163 + 1164)

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