

**Phần 5**  
**PHÊ CHUẨN TỒ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

---

<b>CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG.....</b>	<b>4</b>
5.001 ÁP DỤNG.....	4
5.003 ĐỊNH NGHĨA.....	4
5.005 TỪ VIẾT TẮT.....	6
<b>CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO .....</b>	<b>6</b>
5.010 ÁP DỤNG.....	6
5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN .....	7
5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG .....	7
5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO.....	7
5.020 THẨM QUYỀN CỦA AMO .....	8
5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO.....	8
5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN .....	8
<b>CHƯƠNG C: PHÊ CHUẨN.....</b>	<b>9</b>
5.030 ÁP DỤNG.....	9
5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN .....	9
5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO .....	9
5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO .....	10
5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO .....	10
5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO.....	13
<b>CHƯƠNG D: GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ .....</b>	<b>14</b>
5.050 ÁP DỤNG.....	14
5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT.....	14
5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ.....	14
5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG .....	14
5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN .....	14
5.065 SỰ THAY ĐỔI CỦA AMO VÀ SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN .....	15
5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT.....	15
5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO .....	16

<b>CHƯƠNG E: ĐIỀU HÀNH.....</b>	<b>16</b>
5.080 ÁP DỤNG.....	16
5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO.....	16
5.085 QUẢNG CÁO.....	17
5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG.....	17
5.090 CÁC QUY TRÌNH BẢO DƯỠNG VÀ HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG ĐỘC LẬP.....	18
5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC.....	19
5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO.....	19
5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG.....	20
5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG.....</b>	<b>20</b>
5.110 ÁP DỤNG.....	20
5.113 TỔNG QUÁT.....	21
5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN.....	21
5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU.....	21
5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO.....	22
5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG.....	22
5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA.....	22
5.127 DANH MỤC CÁC KHIỂM KHUYẾT.....	23
<b>CHƯƠNG G: CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG, TRANG THIẾT BỊ VÀ DỮ LIỆU.....</b>	<b>23</b>
5.130 ÁP DỤNG.....	23
5.133 TỔNG QUÁT.....	23
5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG.....	23
5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU.....	24
5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY.....	24
<b>CHƯƠNG H: CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO.....</b>	<b>25</b>
5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG.....	25
5.153 BÁO CÁO VỀ TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY.....	25
5.155 TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN.....	26
<b>CÁC PHỤ LỤC.....</b>	<b>26</b>
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033 : QUY ĐỊNH MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG.....	26

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

---

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.043: CÁC YÊU CẦU MỞ RỘNG ĐỐI VỚI CÁC NĂNG ĐỊNH CỦA AMO .....	29
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.083: TRÁCH NHIỆM CỦA BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH .....	39
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.087: NỘI DUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG.....	40
PHỤ LỤC 1 CỦA 5.090 YÊU CẦU CỤ THỂ CỦA HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG .....	42
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095 LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC .....	44
PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.095 ĐÀO TẠO NHÂN LỰC.....	45
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.097 HỒ SƠ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG .....	45
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.135: CÁC YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG .....	46
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.137 : THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU.....	47
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.140 : DỮ LIỆU ĐƯỢC PHÊ CHUẨN.....	48
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.150 : XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG .....	49

## **CHƯƠNG A: QUY ĐỊNH CHUNG**

### **5.001 ÁP DỤNG**

- (a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Cục HKVN đối với:
  - (1) Việc cấp phê chuẩn cho các tổ chức thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay và thiết bị tàu bay;
  - (2) Việc phê chuẩn và các quy tắc vận hành chung cho các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.
- (b) Phần này áp dụng cho các tổ chức được phê chuẩn và cá nhân làm việc cho các tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

### **5.003 ĐỊNH NGHĨA**

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

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

- (1) **Giám đốc điều hành bảo dưỡng:** Là người quản lý có đủ quyền điều hành để đảm bảo rằng tất cả các công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng mà chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay yêu cầu có thể được đảm bảo về mặt tài chính và thực hiện theo tiêu chuẩn áp dụng. Giám đốc điều hành bảo dưỡng có thể uỷ quyền cho cá nhân khác trong tổ chức thực hiện các chức năng của mình, bằng văn bản, khi được Cục HKVN chấp thuận;
- (2) **Dữ liệu được phê chuẩn:** Là các thông tin kỹ thuật do Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận;
- (3) **Vật phẩm:** Là một hạng mục bất kỳ, bao gồm nhưng không hạn chế tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, phụ tùng, cụm lắp ráp, cụm lắp ráp phụ, hệ thống, hệ thống phụ, bộ phận, khối máy, hoặc chi tiết của các bộ phận đó;
- (4) **Hiệu chuẩn:** Là một tập hợp các thao tác được thực hiện phù hợp với quy trình cụ thể được lập thành văn bản, để so sánh kết quả đo do thiết bị đo hoặc chuẩn thực hành đưa ra, nhằm mục đích phát hiện, thông báo hoặc loại trừ sai sót bằng điều chỉnh sai số trong thiết bị đo, chuẩn thực hành, hoặc thiết bị tàu bay được thử nghiệm;
- (5) **Xác nhận đủ điều kiện bay:** Là lời cam kết về đủ điều kiện bay của tàu bay trong hồ sơ bảo dưỡng do nhân viên kỹ thuật được uỷ quyền thực hiện sau khi thực hiện xong công việc đại tu, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay;
- (6) **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có trình độ kỹ thuật và kinh nghiệm quản lý thích hợp với vị trí công việc được phân công, được Cục HKVN chấp thuận;
- (7) **Composite:** Là các loại vật liệu cấu trúc làm từ các chất, bao gồm nhưng không hạn chế gỗ, kim loại, gốm, chất dẻo, vật liệu sợi, graphit, bo, hoặc epoxy, với các chất gia cường có thể ở dạng sợi mảnh, lá mỏng, bột, hoặc mảnh dăm của các vật liệu khác nhau;

- (8) **Cơ sở hạ tầng:** Nhà máy, bao gồm cả đất đai, toà nhà, có khả năng cung cấp các phương tiện, trang thiết bị cho việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;
- (9) **Nhà xưởng:** Các toà nhà, hanga, và các cấu trúc khác để chứa các phương tiện, trang thiết bị và vật liệu của tổ chức bảo dưỡng, có khả năng:
- (i) Cung cấp nơi làm việc để thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến mà tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn; hoặc
  - (ii) Cung cấp các cấu trúc để bảo vệ chắc chắn tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, bộ phận, cụm lắp ráp trong quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa, cải tiến, lắp ráp lại, thử nghiệm; và
  - (iii) Cung cấp chỗ bảo quản chắc chắn, ngăn cách rõ ràng và bảo vệ các phương tiện, trang thiết bị, vật liệu, các vật tư khác.
- (10) **Kiểm tra:** Khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng;
- (11) **Bảo dưỡng:** Là việc thực hiện các công việc theo yêu cầu để đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm một hoặc tập hợp các dạng đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc, thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa cấu trúc;
- (12) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** là tài liệu được giám đốc điều hành bảo dưỡng ký cam kết trong đó mô tả chi tiết tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành của tổ chức bảo dưỡng, phạm vi công việc, mô tả cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống kiểm tra, đảm bảo chất lượng<sup>1</sup>;
- (13) **Thiết bị đo kiểm:** Vật định cỡ được hiệu chuẩn, chuẩn; thiết bị thử nghiệm được sử dụng để thử nghiệm, đo, hoặc hiệu chuẩn thiết bị đo khác; thiết bị đo kiểm không được sử dụng để thử nghiệm, đo hoặc hiệu chuẩn thiết bị tàu bay;
- (14) **Tài liệu phạm vi hoạt động:** quyền và giới hạn hoạt động được xác định trong Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn<sup>2</sup>;
- (15) **Chuẩn cấp 1:** Là chuẩn được xác định và duy trì bởi cơ quan nhà nước chuyên ngành về đo lường và được sử dụng để hiệu chuẩn các chuẩn cấp 2;
- (16) **Chuẩn tham chiếu:** Là chuẩn được sử dụng để duy trì các chuẩn thực hành;
- (17) **Sửa chữa:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay đạt tình trạng làm việc bình thường phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng được phê chuẩn. Sự khôi phục thiết bị tàu bay đạt tình trạng đủ điều kiện bay để đảm bảo rằng tàu bay tiếp tục phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay thích hợp được sử dụng để cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay liên quan, sau khi chúng bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;

---

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

<sup>2</sup> Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản b Mục 1 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (18) **Chuẩn cấp 2:** Là chuẩn được duy trì bằng so sánh với chuẩn cấp 1;
- (19) **Chữ ký:** Là sự nhận dạng cá nhân duy nhất được sử dụng làm phương tiện xác nhận hồ sơ bảo dưỡng; chữ ký có thể được thực hiện bằng tay, điện tử, hoặc hình thức khác được Cục HKVN chấp thuận;
- (20) **Bảo dưỡng chuyên dụng:** Là các dạng bảo dưỡng thông thường không do AMO thực hiện (ví dụ, đắp lớp máy bay, mạ điện...);
- (21) **Chuẩn:** Vật thể, vật dụng, dụng cụ, thiết bị kiểm tra, hệ thống hoặc thiết bị lưu giữ, thể hiện hoặc bằng cách khác cung cấp số liệu vật lý có thể dùng làm cơ sở cho việc đo đạc số lượng; chuẩn cũng bao gồm tài liệu mô tả cách vận hành và quá trình sử dụng chuẩn để đạt được mục đích cuối cùng;
- (22) **Dụng cụ, trang thiết bị kiểm tra:** Là các vật thể được AMO sử dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn trên tàu bay hoặc thiết bị tàu bay (xem thêm chuẩn thực hành);
- (23) **Truy nguyên:** Đặc tính phá hệ của hệ thống hiệu chuẩn đạt được khi mỗi thiết bị đo kiểm hoặc chuẩn thực hành, được liên kết theo đúng thứ bậc với chuẩn quốc gia, được hiệu chuẩn và ghi chép đúng quy định. Hồ sơ cung cấp thông tin cần thiết để chứng tỏ tất cả các công việc hiệu chuẩn trong chuỗi hiệu chuẩn đã được thực hiện đúng quy định;
- (24) **Truyền chuẩn:** Chuẩn bất kỳ được sử dụng để so sánh quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức với quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức khác;
- (25) **Chuẩn thực hành:** Chuẩn đã được hiệu chuẩn, được sử dụng trong việc bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn nhằm mục đích tạo cơ sở cho việc chấp thuận sản phẩm hoặc khẳng định tính đủ điều kiện bay (xác nhận bảo dưỡng) cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay; chuẩn thực hành có thể được duy trì một cách thích hợp bằng cách so sánh với chuẩn cấp 1, chuẩn cấp 2, chuẩn tham chiếu hoặc truyền chuẩn; chuẩn thực hành không được sử dụng để thử nghiệm, đo đạc hoặc hiệu chuẩn chuẩn thực hành hoặc các thiết bị đo khác.

### **5.005 TỪ VIẾT TẮT**

- (a) Các từ viết tắt sau đây được sử dụng trong Phần này:
  - (1) AMO – Approved Maintenance Organization/ Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;
  - (2) PMA – Part Manufacturing Approval/ Giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay;
  - (3) TSO – Technical Standard Order/ Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay.

## **CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO**

### **5.010 ÁP DỤNG**

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

### **5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN**

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

### **5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ TÀI LIỆU PHẠM VI HOẠT ĐỘNG<sup>3</sup>**

- (a) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm hai tài liệu, cụ thể:
- (1) Giấy chứng nhận phê chuẩn được in trên một trang có chữ ký xác nhận của Cục HKVN; và
  - (2) Tài liệu phạm vi hoạt động được in trên nhiều trang có chữ ký xác nhận của Cục HKVN và giám đốc điều hành bảo dưỡng, trên đó bao gồm các điều khoản, điều kiện, và các thẩm quyền.
- (b) AMO không được thực hiện bất kỳ hoạt động bảo dưỡng nào khi không có Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng được cấp theo các quy định của Phần này hoặc vi phạm các điều khoản của Giấy chứng nhận đó.
- (c) AMO chỉ được thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay, thân cánh tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị hoặc chi tiết của thiết bị theo đúng năng định và trong phạm vi hoạt động được phê chuẩn.
- (d) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm:
- (1) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn cấp cho AMO;
  - (2) Tên và địa điểm (trụ sở kinh doanh chính) của AMO;
  - (3) Ngày cấp và hạn hiệu lực;
  - (4) Năng định cấp cho AMO; và
  - (5) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN.
- (e) Tài liệu phạm vi hoạt động của AMO sẽ bao gồm:
- (1) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn cấp cho AMO;
  - (2) Phạm vi hoạt động được phê chuẩn, bao gồm cấp bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến sản phẩm cụ thể, năng định hạn chế, căn cứ bảo dưỡng, các phê chuẩn chuyên dụng và các giới hạn được cấp;
  - (3) Ngày cấp hoặc ngày sửa đổi;
  - (4) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN và giám đốc điều hành bảo dưỡng của AMO.

### **5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO**

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

---

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

### **5.020 THÂM QUYỀN CỦA AMO**

- (a) AMO được thực hiện các công việc sau đây trong phạm vi được phê chuẩn và phù hợp với các quy trình trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của mình:
- (1) Bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay theo năng định tại địa điểm nêu rõ trên Giấy chứng nhận phê chuẩn;
  - (2) Bảo dưỡng tàu bay theo năng định tại địa điểm bất kỳ khi có nhu cầu do tàu bay bị hỏng;
  - (3) Cung cấp các dịch vụ bảo dưỡng được phê chuẩn theo phạm vi hoạt động của Giấy chứng nhận đối với Người khai thác tàu bay theo các quy trình đã được xác định trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;
  - (4) Cấp xác nhận bảo dưỡng hoặc Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo các điểm (1), (2) và (3), khoản (a) của Điều này sau khi hoàn thành bảo dưỡng phù hợp với các giới hạn áp dụng cho AMO.
- (b) AMO không được phép hợp đồng thuê dịch vụ bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến toàn bộ đối với các sản phẩm được cấp Giấy chứng nhận loại (tàu bay, động cơ, cánh quạt); không được phép cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác các sản phẩm sau khi thuê tổ chức khác thực hiện bảo dưỡng.
- (c) AMO có thể thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến vật phẩm bất kỳ được phê chuẩn tại địa điểm khác căn cứ của mình, nếu:
- (1) Công việc có thể sẽ được thực hiện như khi được thực hiện tại căn cứ của AMO và phù hợp với các yêu cầu của Phần này;
  - (2) Tất cả nhân sự, trang thiết bị, vật liệu cần thiết và/hoặc các tiêu chuẩn được phê chuẩn có đủ tại địa điểm sẽ thực hiện công việc; và
  - (3) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn có các quy trình điều hành công việc sẽ được thực hiện tại địa điểm khác với căn cứ của AMO<sup>4</sup>.

### **5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO**

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

### **5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN**

- (a) Trên cơ sở cân nhắc các điều kiện cụ thể, Cục HKVN có thể cấp miễn trừ đối với việc thực hiện những yêu cầu cụ thể của Phần này, với điều kiện Cục HKVN xét thấy:
- (1) Các điều kiện có lý do xác đáng cho việc miễn trừ; và
  - (2) Mức an toàn sẽ được duy trì tương đương với mức an toàn mà những yêu cầu xin cấp miễn trừ có thể mang lại.
- (b) Cục HKVN cấp miễn trừ bằng văn bản;

---

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



- (c) Cục HKVN có thể chấm dứt hiệu lực hoặc sửa đổi miễn trừ bất cứ lúc nào khi cần thiết;
- (d) Yêu cầu miễn trừ phải trình bày đầy đủ các hoàn cảnh và lý do xác đáng để yêu cầu miễn trừ, chứng minh mức an toàn sẽ được duy trì tương đương với mức an toàn mà những yêu cầu xin cấp miễn trừ có thể mang lại;
- (e) AMO được Cục HKVN cấp miễn trừ phải có các phương tiện để thông báo cho bộ máy điều hành, đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên kỹ thuật liên quan về miễn trừ được cấp, bao gồm cả nội dung miễn trừ, hạn hiệu lực hoặc sửa đổi.

## **CHƯƠNG C: PHÊ CHUẨN**

### **5.030 ÁP DỤNG**

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

### **5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN**

- (a) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm:
  - (1) Đơn đề nghị phê chuẩn làm theo mẫu;
  - (2) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;
  - (3) Liệt kê các công việc bảo dưỡng dự kiến hợp đồng thuê AMO khác thực hiện;
  - (4) Liệt kê tất cả các Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO và năng định được cấp bởi các nhà chức trách hàng không nước ngoài;
  - (5) Thông tin bổ sung bất kỳ mà Cục HKVN yêu cầu.

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

- (b) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp đến Cục HKVN hoặc qua đường bưu điện. Ngoại trừ đơn đề nghị phải là bản gốc, các tài liệu khác có thể là bản sao.
- (c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.
- (d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức AMO.
- (e) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này, hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

### **5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO**

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

- (1) Đáp ứng các yêu cầu và tiêu chuẩn áp dụng cho AMO; và
- (2) Có hệ thống tổ chức, tài liệu, nhân lực, thiết bị, phương tiện đầy đủ và thích hợp để thực hiện bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay mà tổ chức đề nghị phê chuẩn.

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

- (a) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho tổ chức bảo dưỡng có hiệu lực 12 tháng kể từ ngày cấp, trừ khi:
  - (1) AMO từ bỏ Giấy chứng nhận; hoặc
  - (2) Cục HKVN có quyết định đình chỉ hoặc thu hồi.
- (b) <sup>5</sup>Người sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn đã hết hạn, tự từ bỏ, bị Cục Hàng không Việt Nam tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải hoàn trả Giấy chứng nhận phê chuẩn cùng với tài liệu phạm vi hoạt động về Cục Hàng không Việt Nam.
- (c) AMO đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN. Cục HKVN xem xét quyết định gia hạn Giấy chứng nhận trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, có nêu rõ lý do.
- (d) AMO đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN, kèm theo các sửa đổi đối với tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị, Cục HKVN xem xét sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.
- (e) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bị Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi trong trường hợp AMO vi phạm phạm vi hoạt động được phê chuẩn, không bảo đảm các điều kiện duy trì Giấy chứng nhận hoặc không bảo đảm an toàn, an ninh hàng không đối với hoạt động được phê chuẩn.

### **5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO**

- (a) <sup>6</sup>Các năng định cấp cho AMO được ghi trong Tài liệu phạm vi hoạt động kèm theo Giấy chứng nhận phê chuẩn:
  - (1) Các năng định tàu bay: Năng định tàu bay cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến tàu bay, bao gồm công việc trên hệ thống tạo lực của tàu bay tới mức, nhưng không bao gồm, đại tu theo định nghĩa thuật ngữ này tại Phần 5 Bộ QCATHK, theo các cấp sau<sup>7</sup>:

---

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

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

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

- (i) Cấp 1: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 5700 kg;
  - (ii) Cấp 2: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700 kg đến, và bao gồm, 34200 kg;
  - (iii) Cấp 3: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 34200 kg;
  - (iv) **Cấp 4: máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 2.730 kg<sup>8</sup>;**
  - (v) **Cấp 5: máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2.730 kg<sup>9</sup>;**
  - (vi) Cấp 6: Tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 5700 kg;
  - (vii) Cấp 7: Tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700 kg.
- (2) Các năng định về hệ thống sinh lực: Năng định hệ thống sinh lực cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến hệ thống sinh lực, theo các cấp sau:
- (i) Cấp 1: Động cơ pit-tông;
  - (ii) Cấp 2: Động cơ tuốc-bin cánh quạt và động cơ tuốc-bin trực dẫn;
  - (iii) Cấp 3: Động cơ tuốc-bin quạt nén và động cơ tuốc-bin phản lực.
- (3) Các năng định cánh quạt: Năng định cánh quạt cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến cánh quạt theo các cấp sau đây:
- (i) Cấp 1: Cánh quạt có biến cự (góc xoay của lá cánh quạt) cố định và biến cự thay đổi ở mặt đất;
  - (ii) Cấp 2: Cánh quạt có biến cự thay đổi.
- (4) Các năng định điện-điện tử: Năng định bộ môn cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến thiết bị điện – điện tử theo các cấp sau đây:
- (i) Cấp 1: Thiết bị thông tin liên lạc: Các thiết bị phát hoặc thiết bị thu phát sóng vô tuyến, hoặc cả thu và phát, sử dụng trên tàu bay để phát hoặc thu thông tin liên lạc, không phụ thuộc tần số mang hoặc loại điều biến được sử dụng; bao gồm các hệ thống phụ trợ và liên quan đến thông báo nội bộ trên tàu bay, các hệ thống khuếch đại, các thiết bị điện hoặc

---

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

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

- điện tử liên lạc giữa các thành viên tổ bay, các thiết bị tương tự, nhưng không bao gồm thiết bị sử dụng để dẫn đường tàu bay hoặc phụ trợ dẫn đường, thiết bị đo độ cao hoặc khoảng cách tới địa hình, các thiết bị đo khác vận hành theo nguyên lý vô tuyến hoặc radar, hoặc các đồng hồ điện tử, đồng hồ con quay, đồng hồ điện, hoặc đồng hồ cơ, là một phần của các thiết bị thông tin điện – điện tử;
- (ii) Cấp 2: Thiết bị dẫn đường: Các hệ thống điện – điện tử sử dụng trên tàu bay trong dẫn đường đường dài và tiếp cận hạ cánh, ngoại trừ thiết bị hoạt động theo các nguyên lý tần số ra-đa hoặc xung vô tuyến, nhưng không bao gồm thiết bị đo độ cao hoặc độ cao địa hình hoặc thiết bị đo khoảng cách tới địa hình hoạt động theo nguyên lý tần số xung vô tuyến;
  - (iii) Cấp 3: Thiết bị xung: Các hệ thống điện tử vận hành theo nguyên lý tần số xung vô tuyến.
- (5) Các năng định máy tính: Năng định hệ thống máy tính cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các hệ thống máy tính số và bộ phận hợp thành của chúng, mà có chức năng nhận dữ liệu bên ngoài, xử lý các dữ liệu đó, truyền dẫn và thể hiện các dữ liệu đã được xử lý, theo các cấp sau đây:
- (i) Cấp 1: Các hệ thống máy tính của tàu bay;
  - (ii) Cấp 2: Các hệ thống máy tính của hệ thống sinh lực;
  - (iii) Cấp 3: Các hệ thống máy tính avionics.
- (6) Các năng định đồng hồ: Năng định đồng hồ cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các đồng hồ, theo các cấp sau đây:
- (i) Cấp 1: Đồng hồ cơ: Các đồng hồ hộp màng, ống bourdon, hộp màng, quang học, quay ly tâm bằng cơ học, được sử dụng trên tàu bay hoặc để vận hành tàu bay, bao gồm các đồng hồ tốc độ vòng quay, đồng hồ tốc độ bay, đồng hồ đo áp suất, đồng hồ đo góc dạt, la bàn từ, đồng hồ đo độ cao, hoặc các đồng hồ cơ học tương tự;
  - (ii) Cấp 2: Đồng hồ điện: Các đồng hồ và hệ thống tự đồng bộ và chỉ thị điện, bao gồm các đồng hồ chỉ thị từ xa, đồng hồ đo nhiệt độ dầu xilanh, hoặc các đồng hồ điện tương tự;
  - (iii) Cấp 3: Đồng hồ con quay: Các đồng hồ hoặc hệ thống sử dụng nguyên lý con quay và được kích hoạt bằng khí nén hoặc năng lượng điện, bao gồm các khối điều khiển tự động lái, chỉ thị góc nghiêng và góc quay, đồng hồ hướng, la bàn con quay, và các phần hợp thành của chúng;
  - (iv) Cấp 4: Đồng hồ điện tử: Các đồng hồ mà sự hoạt động phụ thuộc vào ống phóng điện tử, transistor, hoặc các thiết bị tương tự, bao gồm các đồng hồ đo kiểu tụ điện, các hệ thống khuếch đại, và thiết bị kiểm tra động cơ.

- (7) Các năng định thiết bị: năng định thiết bị cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng hoặc cải tiến các thiết bị phụ theo các cấp sau đây<sup>10</sup>:
- (i) Cấp 1: Cơ học: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào ma sát, thủy lực, liên kết cơ học, hoặc khí nén;
  - (ii) Cấp 2: Điện: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào năng lượng điện;
  - (iii) Cấp 3: Điện tử: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào việc sử dụng ống phóng điện tử, bán dẫn, tia lazer, sợi quang, bán dẫn, mạch tổ hợp, ống chân không, hoặc các công tắc điện tử;
  - (iv) Cấp 4: Động cơ phụ (APU) có thể được lắp đặt trên tàu bay như một khối máy nội tại để trợ giúp động cơ chính trong việc cung cấp khí nén, thủy lực hoặc điện.

#### **5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO**

- (a) <sup>11</sup>Khi có lý do xác đáng, Cục Hàng không Việt Nam có thể cấp năng định hạn chế cho AMO thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến chỉ một loại tàu bay, hệ thống sinh lực, cánh quạt, vô tuyến, đồng hồ, thiết bị phụ cụ thể hoặc một phần của chúng hoặc chỉ thực hiện bảo dưỡng chuyên dụng yêu cầu thiết bị và kỹ năng thông thường không có trong phạm vi hoạt động của AMO. Năng định như vậy có thể hạn chế cho loại tàu bay, động cơ hoặc phần hợp thành hoặc cho một số phần do một nhà sản xuất cụ thể chế tạo.
- (b) <sup>12</sup>Năng định hạn chế được cấp cho:
1. Tàu bay;
  2. Hệ thống sinh lực;
  3. Cánh quạt;
  4. Thiết bị điện - điện tử;
  5. Các hệ thống máy tính;
  6. Đồng hồ;
  7. Các thiết bị phụ;
  8. Cho mục đích khác, khi Cục Hàng không Việt Nam cho rằng yêu cầu của AMO là thích hợp.

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

---

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

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

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

- (c) Năng định dịch vụ chuyên dụng: Năng định dịch vụ chuyên dụng có thể được cấp cho tổ chức bảo dưỡng để thực hiện một công việc hoặc công đoạn bảo dưỡng cụ thể. Trong trường hợp đó, phạm vi hoạt động của tổ chức bảo dưỡng phải chỉ rõ tiêu chuẩn áp dụng cho năng định dịch vụ chuyên dụng đó. Tiêu chuẩn có thể là:
- (1) Tiêu chuẩn dân sự hoặc quân sự hiện đang được các tổ chức liên quan áp dụng và được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc
  - (2) Tiêu chuẩn do tổ chức bảo dưỡng xây dựng và được Cục HKVN phê chuẩn.

## **CHƯƠNG D: GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ**

### **5.050 ÁP DỤNG**

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

### **5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT**

- (a) Cục HKVN có thể kiểm tra đột xuất cơ sở của AMO và cơ sở bảo dưỡng bất kỳ theo hợp đồng của AMO để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này.
- (b) Trong hợp đồng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến với nhà thầu phải có quy định về việc Cục HKVN kiểm tra nhà thầu.
- (c) AMO và đội ngũ nhân viên không được cản trở đại diện của Cục HKVN tiếp cận một cách không hạn chế tất cả các vị trí, thiết bị, hồ sơ và nhân viên, công việc bảo dưỡng đang diễn ra trong quá trình kiểm tra, giám sát..
- (d) Hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn phụ thuộc vào việc AMO duy trì sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

### **5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ**

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

### **5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG**

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

### **5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN**

- (a) Ngoại trừ trường hợp Giấy chứng nhận phê chuẩn bị từ bỏ, tạm thu hồi, đình chỉ hoặc hết hạn hiệu lực, hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn phụ thuộc vào việc:
- (1) AMO duy trì việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này; và
  - (2) Cục HKVN được quyền tiếp cận cơ sở của tổ chức để xác định sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này; và
  - (3) AMO thanh toán các khoản phí và lệ phí theo quy định.

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

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

- (a) Để Cục HKVN xác định sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này, AMO phải gửi công văn thông báo cho Cục HKVN về các thay đổi sau:
- (1) Tên tổ chức;
  - (2) Chủ sở hữu;
  - (3) Địa điểm, căn cứ bảo dưỡng được phê chuẩn;
  - (4) Các địa điểm bổ sung của tổ chức;
  - (5) Nhà xưởng, cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, dụng cụ, vật liệu, các quy trình, phạm vi công việc, đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng ảnh hưởng đến năng định phê chuẩn;
  - (6) Năng định do nhà chức trách nước ngoài cấp cho AMO;
  - (7) Giám đốc điều hành;
  - (8) Danh sách cán bộ điều hành được quy định phải liệt kê trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.
- (b) Cục HKVN sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày AMO thông báo các thay đổi nêu tại các (1), (2), (3), (4), (5), (7) và (8) khoản (a) của Điều này.
- (c) Cục HKVN cấp số đăng ký mới cho Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO sửa đổi khi sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO vì lý do thay đổi chủ sở hữu của AMO.
- (d) Cục HKVN có thể quy định bằng văn bản điều kiện, theo đó AMO có thể tiếp tục hoạt động trong bất kỳ khoảng thời gian nào trong quá trình thực hiện áp dụng các thay đổi được nêu tại khoản (b).
- (e) Cục HKVN có thể trì hoãn việc cấp Giấy chứng nhận AMO trong trường hợp có dấu hiệu chưa đủ điều kiện để cấp và phải thông báo bằng văn bản cho AMO về lý do của sự trì hoãn đó.
- (f) Cục HKVN có thể đình chỉ hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn nếu AMO không thực hiện thông báo các thay đổi trên cho Cục HKVN.

### **5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT**

- (a) AMO phải có hệ thống lập kế hoạch về nhân lực, dụng cụ, thiết bị, vật liệu, dữ liệu bảo dưỡng và hanga để đảm bảo hoàn thành công việc bảo dưỡng một cách an toàn, phù hợp với khối lượng và mức độ phức tạp của công việc bảo dưỡng.
- (b) <sup>13</sup>Việc phân phối công việc và tổ chức ca kíp làm việc phải tính đến giới hạn khả năng con người quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.067.

---

<sup>13</sup> Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 7 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (c) <sup>14</sup>Khi có sự thay đổi đội ngũ thực hiện công việc bảo dưỡng, các thông tin liên quan phải được trao đổi một cách thích hợp giữa nhân viên hai ca để đảm bảo việc bàn giao các thông tin liên quan đến bảo dưỡng tàu bay.

### **5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO**

- (a) AMO phải đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phê chuẩn.
- (b) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải bao gồm:
- (1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định;
  - (2) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;
  - (3) Báo cáo liệt kê các công việc bảo dưỡng đã thực hiện cho tàu bay quốc tịch Việt Nam;
  - (4) Thông tin bổ sung bất kỳ mà Cục HKVN yêu cầu.
- (c) Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO. Ngoại trừ đơn đề nghị phải là bản gốc, các tài liệu khác là bản sao.
- (d) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.
- (e) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức AMO.
- (f) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO nếu thấy rằng đội ngũ nhân viên, cơ sở nhà xưởng, hồ sơ, năng lực bảo dưỡng và chất lượng công việc đã thực hiện đáp ứng các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối gia hạn bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

## **CHƯƠNG E: ĐIỀU HÀNH**

### **5.080 ÁP DỤNG**

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

### **5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO**

- (a) AMO phải có giám đốc điều hành, người có đủ quyền điều hành để đảm bảo tổ chức tuân thủ các yêu cầu đối với AMO và được Cục HKVN chấp thuận.
- (b) Khi thực hiện các công việc bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải có đủ bộ máy điều hành được đào tạo, với năng lực về hàng không dân dụng cho các vị trí sau:

---

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



- (1) Quản lý bảo dưỡng nội trường ;
- (2) Quản lý bảo dưỡng ngoại trường ;
- (3) Quản lý xưởng bảo dưỡng thiết bị ;
- (4) **Quản lý đảm bảo chất lượng và an toàn<sup>15</sup>.**

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

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

- (c) Cục HKVN có thể phê chuẩn các chức vụ và số lượng chức vụ khác với các chức vụ được liệt kê ở trên, nếu AMO có thể chứng minh rằng tổ chức có thể vận hành với mức an toàn cao nhất dưới sự điều hành của bộ máy điều hành theo đề nghị, do:
  - (1) Bản chất công việc bảo dưỡng;
  - (2) Số lượng, kiểu loại tàu bay và thiết bị tàu bay được bảo dưỡng; và
  - (3) Mức độ phức tạp của hoạt động bảo dưỡng.

### **5.085 QUẢNG CÁO**

- (a) Tổ chức bảo dưỡng không được quảng cáo là AMO trước khi được cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn.
- (b) Tổ chức AMO không được phép công bố các thông tin sai lệch về tổ chức của mình hoặc các thông tin nhằm cố tình gây ra sự hiểu sai của công luận về AMO.
- (c) Khi hoạt động quảng cáo thể hiện tổ chức đã được phê chuẩn, phải nêu rõ số Giấy chứng nhận phê chuẩn mà tổ chức được cấp.

### **5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG**

- (a) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng phải được cung cấp cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng liên quan sử dụng.
- (b) Tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo tài liệu giải trình được sửa đổi khi cần thiết để các nội dung được cập nhật.
- (c) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng.
- (d) Tài liệu giải trình và các sửa đổi phải được cung cấp kịp thời cho tất cả các tổ chức và cá nhân thực hiện các chức năng thuộc phạm vi áp dụng của tài liệu.
- (e) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng phải nêu rõ phạm vi công việc của AMO, các yêu cầu liên quan để được phê chuẩn việc cấp xác nhận bảo dưỡng cho tàu bay và các thiết bị tàu bay.
- (f) Tài liệu giải trình tổ chức và các tài liệu hướng dẫn khác được xác định trong tài liệu giải trình tổ chức phải:

---

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

- (1) Bao gồm các chỉ dẫn và thông tin cần thiết để cho phép đội ngũ nhân viên liên quan thực hiện các chức trách nhiệm vụ của mình với mức an toàn cao;
- (2) Được xây dựng ở dạng dễ sửa đổi và bao gồm hệ thống cho phép đội ngũ nhân viên xác định tình trạng hiện hành của tài liệu;
- (3) Có ngày tháng năm sửa đổi cuối cùng in trên mỗi trang có sửa đổi;
- (4) Không trái với quy chế này, hướng dẫn thực hiện quy chế hoặc phạm vi phê chuẩn của AMO; và
- (5) **Bao gồm các tham chiếu tới Bộ QCATHK<sup>16</sup>.**

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

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

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

- (a) AMO phải xây dựng các quy trình được Cục HKVN chấp thuận, để đảm bảo thực hành bảo dưỡng tốt và tuân thủ các yêu cầu liên quan trong các hướng dẫn thực hiện quy chế, sao cho tàu bay và các thiết bị tàu bay có thể được bảo dưỡng một cách hoàn hảo trước khi cho phép khai thác.
- (b) AMO phải xây dựng hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập, được Cục HKVN chấp thuận, để giám sát sự phù hợp của các quy trình và sự tuân thủ các quy trình đó; hệ thống kiểm tra để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng được thực hiện một cách hoàn hảo, tuân thủ quy định về bảo đảm an toàn.

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

- (c) Hệ thống đảm bảo chất lượng phải có quy trình để AMO thực hiện đánh giá lần đầu và đánh giá định kỳ đội ngũ nhân viên thực hiện các công việc bảo dưỡng.
- (d) Việc giám sát sự tuân thủ bao gồm hệ thống thông tin phản hồi tới bộ máy điều hành, hệ thống đảm bảo chất lượng và giám đốc điều hành, để đảm bảo có các hành động khắc phục đối với các khiếm khuyết được phát hiện.
- (e) Các quy trình bảo dưỡng phải bao trùm tất cả các khía cạnh của hoạt động bảo dưỡng và mô tả các tiêu chuẩn mà AMO sẽ tuân theo, bao gồm cả thiết kế tàu bay/thiết bị tàu bay, các tiêu chuẩn của AMO và Người khai thác tàu bay.
- (f) Các quy trình bảo dưỡng phải tuân thủ các quy định và giới hạn của Phần này.
- (g) Hệ thống đảm bảo chất lượng phải có đủ nhân sự để đánh giá tất cả các quy trình bảo dưỡng, theo định kỳ hàng năm cho từng loại tàu bay được bảo dưỡng, như mô tả trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng, theo chương trình được phê chuẩn.

---

<sup>16</sup> Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 9 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

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

### **5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC**

- (a) AMO phải xây dựng và lưu giữ tài liệu giải trình năng lực được Cục HKVN phê chuẩn. Tổ chức bảo dưỡng không được thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến vật phẩm hàng không cho đến khi vật phẩm đó được liệt kê trong tài liệu giải trình năng lực theo yêu cầu của Phần này.
- (b) Tài liệu giải trình năng lực phải chỉ rõ kiểu, loại, số quy cách hoặc tên gọi khác của nhà sản xuất vật phẩm.
- (c) Vật phẩm chỉ có thể được liệt kê trong tài liệu giải trình năng lực nếu thuộc năng định và cấp đã được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng, và chỉ sau khi tổ chức bảo dưỡng đã thực hiện tự đánh giá theo quy định của Phần này.
- (1) Tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện tự đánh giá năng lực để thực hiện bảo dưỡng vật phẩm theo quy định của Điều này nhằm đảm bảo sự đầy đủ về cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị, vật liệu, dữ liệu bảo dưỡng, các quy trình, đội ngũ nhân viên được đào tạo để thực hiện công việc bảo dưỡng vật phẩm theo yêu cầu của Phần này;
- (2) Nếu tổ chức bảo dưỡng xác định có đủ năng lực, thì có thể đưa vật phẩm vào tài liệu giải trình năng lực.
- (d) Hồ sơ đánh giá nêu tại khoản (c) của Điều này phải được ký bởi giám đốc điều hành và phải được AMO lưu giữ.
- (e) Khi liệt kê vật phẩm bổ sung vào tài liệu giải trình năng lực của mình, tổ chức bảo dưỡng gửi một bản sao cho Cục HKVN.
- (f) Tài liệu giải trình năng lực phải luôn có đủ để công chúng và Cục HKVN kiểm tra.
- (g) Hồ sơ tự đánh giá phải có đầy đủ để Cục HKVN kiểm tra.
- (h) AMO phải lưu giữ tài liệu giải trình năng lực và hồ sơ tự đánh giá 24 tháng kể từ ngày giám đốc điều hành chấp thuận chúng.

### **5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO**

- (a) AMO phải bổ nhiệm nhân sự cho bộ máy điều hành được Cục HKVN chấp thuận. Trong trách nhiệm của những người này có việc đảm bảo cho AMO tuân thủ các yêu cầu của Phần này.
- (b) Việc bổ nhiệm nhân sự vào các chức vụ điều hành phải thể hiện được cơ cấu điều hành của AMO, và phải bảo đảm tất cả các chức năng của AMO nêu tại Phần này.
- (c) Các cán bộ điều hành phải chịu trách nhiệm trực tiếp trước giám đốc điều hành.

- (d) AMO phải có đủ nhân sự để lập kế hoạch, thực hiện, giám sát và kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp với phê chuẩn.
- (e) Năng lực của đội ngũ nhân viên tham gia bảo dưỡng phải được đánh giá theo quy trình và tiêu chuẩn được Cục HKVN chấp thuận.
- (f) Nhân viên ký xác nhận bảo dưỡng hoặc Giấy chứng nhận cho phép khai thác phải được đánh giá theo các yêu cầu của Phần 4 và Phần 7, căn cứ theo công việc thực hiện và được Cục HKVN chấp thuận.
- (g) **<sup>17</sup>Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và ký xác nhận bảo dưỡng phải đáp ứng các yêu cầu về phân loại, được đào tạo ban đầu và đào tạo lại, bao gồm đào tạo về chuyên môn, an toàn và yếu tố con người theo các nhiệm vụ và trách nhiệm được phân công, phù hợp với chương trình được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.**
- (h) Chương trình đào tạo do AMO xây dựng phải bao gồm đào tạo kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố và khả năng con người, bao gồm hiệp đồng với nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.

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

### **5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG**

- (a) AMO phải có danh sách đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng, trong đó bao gồm chi tiết về phạm vi được uỷ quyền của họ.
- (b) Đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thông báo rõ bằng văn bản phạm vi được uỷ quyền của họ.

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

### **5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN<sup>18</sup>**

(a) AMO phải có hệ thống quản lý an toàn đáp ứng các yêu cầu quy trình trong Phần 1 Chương I Bộ QCATHK và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

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

## **CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG**

### **5.110 ÁP DỤNG**

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

---

<sup>17</sup> Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 10 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

### **5.113 TỔNG QUÁT**

- (a) AMO phải lập hồ sơ chi tiết cho tất cả công việc bảo dưỡng được thực hiện theo cách thức và mẫu biểu được Cục HKVN chấp thuận.
- (b) AMO phải cung cấp một bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho Người khai thác tàu bay, bao gồm:
  - (1) Tham chiếu tới dữ liệu bảo dưỡng được sử dụng cho công việc bảo dưỡng đó;
  - (2) Một bản sao của dữ liệu bảo dưỡng liên quan trong trường hợp sửa chữa lớn hoặc cải tiến kỹ thuật.
- (c) AMO phải lưu giữ chi tiết hồ sơ bảo dưỡng để thể hiện tất cả các yêu cầu về ký Giấy chứng nhận cho phép khai thác đã được đáp ứng.
- (d) Các hồ sơ bảo dưỡng, các dữ liệu được phê chuẩn, phải được lưu giữ 24 tháng tính từ ngày tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được AMO cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

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

### **5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN**

- (a) Người thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo (rebuild), hoặc cải tiến tàu bay/thiết bị tàu bay, phải lập hồ sơ bảo dưỡng của thiết bị đó, bao gồm:
  - (1) Mô tả công việc thực hiện và tham chiếu dữ liệu;
  - (2) Ngày tháng năm hoàn thành công việc;
  - (3) Họ tên người thực hiện công việc, nếu không phải là người được chỉ rõ trong khoản này;
  - (4) Chữ ký, số Giấy chứng nhận phê chuẩn, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn công việc, nếu công việc thực hiện trên tàu bay/thiết bị tàu bay đạt yêu cầu;
  - (5) Chữ ký của người được uỷ quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị phụ, bộ phận cấu thành hoặc một phần của chúng;
  - (6) Chữ ký là một phần của xác nhận bảo dưỡng chỉ cho công việc được thực hiện;
  - (7) Ngoài các nội dung phải đưa vào hồ sơ bảo dưỡng theo yêu cầu của mục này, các cải tiến lớn và sửa chữa lớn phải được lập hồ sơ theo mẫu do Cục HKVN quy định.

### **5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU**

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

- (1) Phân rã, làm sạch, kiểm tra như cho phép, sửa chữa theo yêu cầu, lắp ráp lại, bằng các phương pháp, kỹ thuật, thực hành được Cục HKVN chấp thuận; và
- (2) Thử nghiệm theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc theo các tiêu chuẩn và dữ liệu hiện hành do chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung hoặc giấy phép sản xuất thiết bị, phụ tùng, vật liệu ban hành, được Cục HKVN chấp thuận.

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

#### **5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO**

- (a) Không người nào được lập hồ sơ tân tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, nếu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay không được:
  - (1) Phân rã, làm sạch, kiểm tra như cho phép;
  - (2) Sửa chữa theo yêu cầu; và
  - (3) Lắp ráp lại, và thử nghiệm đạt các dung sai và giới hạn như mới, hoặc phê chuẩn tăng hoặc giảm kích thước.

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

#### **5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG**

- (a) Không người nào được phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được bảo dưỡng, trừ khi:
  - (1) Các hồ sơ bảo dưỡng đã được lập xong;
  - (2) Hồ sơ sửa chữa hoặc cải tiến làm theo mẫu do Cục HKVN phê chuẩn hoặc cung cấp đã được lập hoàn chỉnh theo quy định.
- (b) Nếu sửa chữa hoặc cải tiến ảnh hưởng đến các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay cho trong tài liệu hướng dẫn bay (AFM) được phê chuẩn, thì các giới hạn hoặc dữ liệu bay đó phải được sửa đổi một cách thích hợp và đưa vào áp dụng theo quy định.

#### **5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA**

- (a) Nhân viên ký cho phép/ hoặc không cho phép tàu bay, thiết bị tàu bay vào khai thác sau khi thực hiện công việc kiểm tra theo các quy định của Phần này, phải ghi chép vào hồ sơ bảo dưỡng cho công việc kiểm tra với các thông tin sau:
  - (1) Loại hình kiểm tra và mô tả vắn tắt mức độ kiểm tra;
  - (2) Ngày tháng năm thực hiện công việc kiểm tra, giờ bay từ đầu và số lần hạ cánh tổng cộng của tàu bay; và
  - (3) Chữ ký được uỷ quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, bộ phận cấu thành, hoặc một phần của chúng;
  - (4) Nếu tàu bay được kết luận là đủ điều kiện bay và được phê chuẩn cho phép khai thác, thì đưa ra lời cam kết sau đây, hoặc tương tự: Tôi xác nhận rằng tàu

bay này đã được kiểm tra phù hợp với (dạng kiểm tra) và được kết luận là ở trong tình trạng đủ điều kiện bay;

- (5) Nếu tàu bay không được phê chuẩn cho phép khai thác vì cần bảo dưỡng thêm, hoặc không phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác, thì đưa ra lời cam kết sau đây, hoặc tương tự: Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra phù hợp với (dạng kiểm tra) và danh mục các khiếm khuyết và các hạng mục không đủ điều kiện bay (ghi rõ ngày tháng năm) được cung cấp cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay; và
- (6) Nếu kiểm tra được thực hiện theo chương trình kiểm tra được cung cấp trong Phần 4, thì hồ sơ phải chỉ rõ chương trình kiểm tra được thực hiện và bao gồm cam kết rằng kiểm tra đã được thực hiện phù hợp với nội dung và các quy trình của chương trình đó.

### **5.127 DANH MỤC CÁC KHIẾM KHUYẾT**

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

## **CHƯƠNG G: CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG, TRANG THIẾT BỊ VÀ DỮ LIỆU**

### **5.130 ÁP DỤNG**

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

### **5.133 TỔNG QUÁT**

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

### **5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG**

- (a) Cơ sở nhà xưởng phải thích hợp cho tất cả công việc theo kế hoạch để đảm bảo không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố thời tiết.
- (b) Môi trường làm việc phải thích hợp cho các công việc được thực hiện và không được ảnh hưởng đến hiệu suất làm việc của đội ngũ nhân viên.
- (c) Văn phòng làm việc phải phù hợp cho bộ máy điều hành, các bộ phận đảm bảo chất lượng, lập kế hoạch, kỹ thuật và thống kê kỹ thuật.
- (d) Các xưởng chuyên dụng phải được ngăn cách với các khoang (bay) của hanga, một cách thích hợp, để đảm bảo môi trường làm việc và không xảy ra ô nhiễm khu vực làm việc.
- (e) Phải có kho bảo quản trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị tàu bay và vật liệu.

- (f) Điều kiện bảo quản phải đảm bảo an toàn cho các thiết bị dùng được, ngăn cách thiết bị dùng được với thiết bị không dùng được, phòng ngừa sự suy giảm chất lượng và hư hỏng của thiết bị bảo quản trong kho.
- (g) <sup>19</sup>Cơ sở nhà xưởng phải đáp ứng các yêu cầu về bảo vệ môi trường quy định tại Thông tư 53/2012/TT-BGTVT ngày 25/12/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo dưỡng môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

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

### **5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU**

- (a) AMO phải có đầy đủ trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu cần thiết để thực hiện các công việc được phê chuẩn. Trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu phải được AMO kiểm soát hoàn toàn. “Phải có đầy đủ” trong trường hợp này được hiểu là phải thường xuyên có các trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu cần thiết và ở trạng thái tốt để sẵn sàng cho việc sử dụng, ngoại trừ những dụng cụ ít sử dụng đến mức không cần thường xuyên phải có.
- (b) <sup>20</sup>Cục Hàng không Việt Nam có thể miễn trừ việc AMO phải sở hữu các trang thiết bị và dụng cụ chuyên dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay nêu trong Tài liệu phạm vi hoạt động của AMO nếu các trang thiết bị và dụng cụ được thuê mượn bằng hợp đồng và được AMO kiểm soát đầy đủ khi cần.
- (c) AMO phải kiểm soát trang thiết bị, dụng cụ chính xác, thiết bị thử nghiệm sử dụng để xác định tình trạng đủ điều kiện bay hoặc các khiếm khuyết.
- (d) <sup>21</sup>AMO phải đảm bảo các trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm sử dụng trong sản xuất hoặc để xác định tính khả phi phải được hiệu chuẩn để đảm bảo tính chính xác đáp ứng các tiêu chuẩn được chấp thuận bởi Cục Hàng không Việt Nam và có khả năng truy nguyên tới các tiêu chuẩn do tổ chức thiết kế của trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị thử nghiệm đó.
- (e) AMO phải lưu giữ hồ sơ hiệu chuẩn và các chuẩn sử dụng để hiệu chuẩn.

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

### **5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) <sup>22</sup>AMO phải có đầy đủ dữ liệu được phê chuẩn thích hợp với công việc thực hiện được phê chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam, tổ chức thiết kế tàu bay, thiết bị tàu

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

<sup>20</sup> Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 13 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

<sup>21</sup> Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 13 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

<sup>22</sup> Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 14 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.



bay, các tổ chức thiết kế được phê chuẩn của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế cung cấp.

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

- (b) Khi AMO sửa đổi dữ liệu được phê chuẩn nêu tại khoản (a) sang dạng trình bày có lợi hơn cho các hoạt động bảo dưỡng, thì AMO đó phải trình Cục HKVN chấp thuận sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.
- (c) Toàn bộ dữ liệu được phê chuẩn mà AMO sử dụng phải được cập nhật và sẵn sàng để đội ngũ nhân viên có thể truy cập để thực hiện các nhiệm vụ của mình.

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

## **CHƯƠNG H: CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO**

### **5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG**

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

*Ghi chú: Thiết bị tàu bay được bảo dưỡng khi tháo khỏi tàu bay phải được cấp xác nhận bảo dưỡng cho công việc bảo dưỡng và xác nhận bảo dưỡng khác liên quan cho việc lắp đặt hoàn chỉnh lên tàu bay sau khi thực hiện xong việc lắp đặt<sup>23</sup>.*

- (b) <sup>24</sup>Xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm:

1. Các chi tiết cơ bản của công việc bảo dưỡng đã được thực hiện;
2. Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng;
3. Tên, số phê chuẩn của AMO;
4. Số Giấy chứng nhận phê chuẩn uỷ quyền và chữ ký của người ký xác nhận bảo dưỡng;
5. Việc xác nhận bảo dưỡng được quy định tại Phụ lục 1 Điều 5.150.

### **5.153 BÁO CÁO VỀ TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) AMO phải báo cáo Cục HKVN và tổ chức thiết kế về mọi tình trạng được phát hiện có thể là mối uy hiếp nghiêm trọng cho tàu bay.
- (b) Các báo cáo phải được làm theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định và bao gồm tất cả các thông tin thích hợp về tình trạng được AMO phát hiện.

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

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

- (c) Khi được Người khai thác ký hợp đồng thực hiện bảo dưỡng, AMO phải báo cáo cho Người khai thác về tình trạng ảnh hưởng đến tàu bay và thiết bị tàu bay.
- (d) Các báo cáo phải được làm càng sớm càng tốt, nhưng bất luận trong trường hợp nào cũng không được quá 3 ngày kể từ khi AMO phát hiện ra tình trạng phải báo cáo.

**5.155 TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN**

- (a) Khi thực hiện bảo dưỡng cho Người khai thác tàu bay được phê chuẩn theo Phần 12 có chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải thực hiện các công việc đó phù hợp các tài liệu của Người khai thác.
- (b) Ngoài trừ quy định nêu tại khoản (a), mỗi AMO phải thực hiện công việc bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng trong Phần 4. AMO phải có đủ các tài liệu hướng dẫn, thông báo kỹ thuật được cập nhật của nhà sản xuất tàu bay hoặc thiết bị tàu bay mà mình thực hiện bảo dưỡng.
- (c) Mỗi AMO có năng định thiết bị điện tử phải tuân thủ các yêu cầu tại Phần 4 áp dụng cho các hệ thống điện tử, và phải sử dụng các vật liệu phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng cho thiết bị phù hợp với năng định của mình. Thiết bị thử nghiệm, thiết bị của xưởng, các tiêu chuẩn thực hiện, phương pháp thử, cải tiến và hiệu chuẩn phải phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn, các tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng, và nếu không có quy định khác, chấp nhận áp dụng các thông lệ đã được kiểm chứng từ các nhà sản xuất thiết bị điện tử tàu bay.

**CÁC PHỤ LỤC**

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

<p>Mẫu hai CAAV Form Two</p>		
<p><b>CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF VIETNAM</b></p>	<p><b>TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG PHÙ HỢP VỚI PHẦN 5 AMO IN ACCORDANCE WITH PART 5 APPROVAL</b></p>	<p><b>ĐƠN XIN CẤP PHÊ CHUẨN BAN ĐẦU, GIA HẠN, THAY ĐỔI. APPLICATION FOR INITIAL GRANT RENEWAL VARIATION</b></p>
<hr/>		
<p>1. Tên đăng ký hoạt động của tổ chức bảo dưỡng: Registered name of applicant:</p>		
<p>2. Tên giao dịch ( nếu có)</p>		

Trading name ( if different):

3. Địa điểm xin phê chuẩn:

Address requiring approval:

4. Tel:

Fax:

Telex:

5. Nội dung xin phê chuẩn theo VAR ( Xem phạm vi phê chuẩn ở trang 2 & 3)

Scope of AMO in accordance with part 5 Approval relevant to this application:  
(see page 2&3 for possibilities)

6. Họ tên của giám đốc điều hành(được tiến cử\*)

Position and name of the ( proposed\*) Accountable Manager:

7. Chữ ký của giám đốc điều hành (được tiến cử\*)

Signature of the ( proposed\*) Accountable Manager:

8. Địa điểm - Place:

9. Ngày, tháng, năm - Date:

Chú thích 1: Ghi các địa chỉ sẽ gửi mẫu đến

Note 1: A note giving the address(es) to which the Form(s) should be sent.

Chú thích 2: Ghi các khoản lệ phí phải trả, nếu có.

Note 2: An optional note to give information on any fees payable.

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

---

Cục HKVN - Mẫu Hai - Trang 1/3

**Phạm vi phê chuẩn của AMO phù hợp với Phần 5**

Chung loại class	Phân loại rating	Giới hạn limitation	Nội trường base	Ngoại trường line
	A1 Máy bay/khí cầu trên 5700kg -Aeroplanes/airships above 5700 kg	Nêu loại máy bay/khí cầu. Quote aeroplane/airship type		

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

Tàu bay aircraft	A2 Máy bay/khí cầu bằng và dưới 5700 kg. Aeroplanes/airships 5700 kg and below	Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại của máy bay/ khí cầu Quote aeroplane/airship manufacturer or group or type		
	A3 Máy bay lên thẳng Helicopters	Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại của máy bay lên thẳng. Quote helicopter manufacturer or group or type		
Động cơ engines	B1 Tuốc-bin - Turbine	Nêu loại động cơ - Quote engine type		
	B2 Pit tông - Piston	Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại động cơ. Quote engine manufacturer or group or type		
	B3 APU	Nêu nhà chế tạo hoặc loại động cơ. Quote engine manufacturer or type		
các bộ phận khác trừ động cơ hoàn chỉnh và động cơ phụ components other than complete engines	C1 Hệ thống điều hoà & áp suất - Air Cond & Press	Nêu loại tàu bay hoặc nhà chế tạo tàu bay, hoặc nhà chế tạo các bộ phận hoặc bộ phận cụ thể và/ hoặc hướng dẫn tham khảo danh mục tiềm năng trong giải trình. Quote aircraft type or aircraft manufacturer or component manufacturer or the particular component and or cross refer to an ability list in the exposition.		
	C2 Tự động lái - Auto Flight			
	C3 Thông tin và dẫn đường - Comms and Nav			
	C4 Cửa - khoá Doors - Hatches			
	C5 Hệ thống điện Electrical Power			
	C6 Thiết bị - Equipment			
	C7 Động cơ - động cơ phụ Engine - APU			
	C8 Hệ thống điều khiển Flight Controls			
	C9 Nhiên liệu - Thân máy bay. Fuel - Airframe			
	C10 Máy bay lên thẳng- Động cơ. Helicopter - Rotors			
	C11 Máy bay lên thẳng - Bộ truyền động. Helicopter - Trans			

or APUs	C12 Thủy lực-Hydraulic	Thủy
	C13 Các loại đồng hồ-Instruments	
	C14 Càng-Landing Gear	
	C15 Ô xy-Oxygen	
	C16 Cánh quạt-Propellers	Cánh
	C17 Khí nén-Pneumatic	Khí
	C 18 Chống đóng băng/mưa/cháy-Protection ice/rain/fire	
	C19 Cửa sổ-Windows	
Các công việc khác specialise d services	D1 Kiểm tra không phá huỷ-Non destructive insp.	

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

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

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

Có thể nêu tất cả các nhà chế tạo, tất cả các loại của từng phân loại.

There may be any number of types/manufacturers, etc. listed against each rating.

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

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

- (a) Đối với năng định tàu bay:
- (1) Các cấp 1, 2, 3, 4 và 5:
- (i) Vỏ kim loại và các chi tiết cấu trúc:
- (A) Sửa chữa và thay thế các ống kim loại và các phụ kiện đầu nối bằng kỹ thuật hàn, khi có điều kiện;
  - (B) Phủ chất chống ôxy hoá lên bề mặt ngoài hoặc trong của các chi tiết;
  - (C) Gia công cơ khí đơn giản;
  - (D) Chế tạo các phụ kiện bằng thép;
  - (E) Sửa chữa và thay thế vỏ kim loại;
  - (F) Sửa chữa và thay thế các bộ phận và phần tử bằng hợp kim;
  - (G) Lắp ráp và căn chỉnh các thiết bị, bộ phận với sự trợ giúp của các đồ gá và đồ kẹp;
  - (H) Tạo hình bằng khuôn mẫu;
  - (I) Sửa chữa hoặc thay thế các gân tăng cường.
- (ii) Cấu trúc bằng gỗ: (để trống);
- (iii) Vỏ bọc bằng vải: (để trống);
- (iv) Hệ thống điều khiển tàu bay:
- (A) Sửa chữa và thay thế cáp điều khiển;
  - (B) Căn chỉnh toàn bộ hệ thống điều khiển;
  - (C) Thay thế hoặc sửa chữa tất cả các thiết bị của hệ thống điều khiển;
  - (D) Tháo và lắp các khối máy và thiết bị của hệ thống điều khiển.
- (v) Các hệ thống tàu bay:
- (A) Thay thế và sửa chữa các chi tiết và giá treo càng;
  - (B) Bảo dưỡng các khối của cột giảm chấn;
  - (C) Thực hiện kiểm tra thu thả càng;
  - (D) Bảo dưỡng các hệ thống dây và phân chỉ thị bằng điện;
  - (E) Sửa chữa và chế tạo các đường ống nhiên liệu, khí nén, thủy lực và dầu nhớt;
  - (F) Tìm hỏng hóc của các thiết bị điện và điện tử;
  - (G) Sửa chữa và thay thế dây điện và đường truyền dữ liệu điện tử;
  - (H) Lắp đặt các thiết bị điện và điện tử;
  - (I) Thực hiện kiểm tra các thiết bị điện và điện tử trên băng thử. (không được nhầm lẫn loại hình kiểm tra này với kiểm tra chức năng phức tạp sau sửa chữa hoặc đại tu).
- (vi) Các công việc lắp ráp:
- (A) Lắp ráp các thiết bị và bộ phận, chẳng hạn càng, cánh, các bánh lái;
  - (B) Căn chỉnh các bộ phận tàu bay, bao gồm tàu bay hoàn chỉnh và hệ thống điều khiển;
  - (C) Lắp đặt hệ thống sinh lực;
  - (D) Lắp đặt các đồng hồ và thiết bị phụ trợ;

- (E) Lắp ráp và lắp đặt vỏ bọc động cơ, ốp chỉnh dòng và cửa sổ;
  - (F) Kích tàu bay;
  - (G) Cân bằng các bánh lái.
- (vii) Kiểm tra và thử nghiệm không phá huỷ bằng các phương pháp thăm thấu và bột từ, siêu âm, chụp ảnh bằng tia xạ, ghi ảnh toàn ký;
- (viii) Kiểm tra cấu trúc kim loại:
- (A) Kiểm tra các cấu trúc kim loại trên tàu bay bằng các thiết bị kiểm tra thích hợp.
- (2) Cấp 6 và 7:
- (i) Ngoài việc có khả năng thực hiện các công việc áp dụng cho các cấp 1, 2, 3, 4 và 5 năng định tàu bay, tổ chức bảo dưỡng được cấp 6 và 7 năng định tàu bay cho tàu bay làm từ composite cần phải có các thiết bị sau:
- (A) Nồi hấp có khả năng tạo áp suất dương và nhiệt độ thích hợp với vật liệu sử dụng;
  - (B) Lò không khí đối lưu với khả năng tạo chân không;
  - (C) Các thiết bị bảo quản như máy ướp lạnh, máy lạnh, phòng kiểm soát nhiệt độ khu vực bảo quản riêng biệt;
  - (D) Dao cắt lõi vật liệu tổ ong;
  - (E) Thiết bị kiểm tra không phá huỷ như chụp X-quang, siêu âm, hoặc thiết bị thử nghiệm âm học khác theo khuyến cáo của nhà sản xuất;
  - (F) Các dụng cụ cắt, chẳng hạn như dao kim cương hoặc máy cắt với lưỡi carbit hoặc bào xoi, thích hợp để cắt và tủa cấu trúc composite;
  - (G) Cân phù hợp để pha chế chuẩn xác theo trọng lượng keo và nhựa epoxy;
  - (H) Thiết bị tạo áp suất cơ học như túi chân không hoặc túi cát, một cách thích hợp;
  - (I) Cặp nhiệt để giám sát nhiệt độ lưu hoá;
  - (J) Thiết bị thử độ cứng có sử dụng súng nhiệt kiểm soát bằng nhiệt cho các sửa chữa bằng lưu hoá.
- (ii) Thiết bị kiểm tra thích hợp để thực hiện kiểm tra các cấu trúc composite theo khuyến cáo của nhà sản xuất và yêu cầu cho việc kiểm tra theo mục này.
- (3) Danh sách các công việc bảo dưỡng có thể được thuê bên ngoài:
- (i) Cho tất cả các cấp thuộc năng định tàu bay:
- (A) Mạ và xử lý anodize kim loại;
  - (B) Gia công cắt gọt phức tạp phải sử dụng máy bào giường, máy bào ngang, máy mài...;
  - (C) Phun cát và làm sạch bằng hoá chất;
  - (D) Nhiệt luyện;
  - (E) Kiểm tra bằng từ;

- (F) Sửa chữa và làm mới thùng nhiên liệu bằng kim loại;
- (G) Chế tạo các phần tử và thiết bị từ hợp kim như ống, máng, vỏ, phụ kiện đầu nối, nối góc...;
- (H) Chế tạo các xà bằng gỗ;
- (I) Đại tu và sửa chữa các khối giảm chấn thủy-khí;
- (J) Đại tu và sửa chữa các hệ thống thuộc hệ thống phanh;
- (K) Đại tu và sửa chữa các thiết bị thuộc hệ thống thủy lực;
- (L) Cân tàu bay và cân bằng;
- (M) Kiểm tra hợp kim bằng thăm thấu màu;
- (N) Phục hồi và tân tạo thiết bị và toàn bộ tàu bay.

(b) <sup>25</sup>Năng định hệ thống sinh lực:

(1) Cấp 1:

(i) Bảo dưỡng hệ thống sinh lực, bao gồm cả thay thế các chi tiết<sup>26</sup>:

- (A) Thực hiện làm sạch bằng hoá chất và cơ học;
- (B) Thực hiện phân rã;
- (C) Thay thế bạc lót, ổ bi, chốt và vòng cách;
- (D) Thực hiện các công việc gia nhiệt có thể cần sử dụng các phương pháp được khuyến cáo yêu cầu phải có các phương tiện nung được kiểm soát nhiệt độ;
- (E) Thực hiện các công việc làm lạnh hoặc co rút;
- (F) Tháo và thay thế các chốt;
- (G) Khắc thông tin nhận dạng;
- (H) Sơn vỏ động cơ và các thiết bị;
- (I) Phủ chất chống ô-xy hoá cho các chi tiết.

(ii) Kiểm tra tất cả các chi tiết, sử dụng các phương tiện hỗ trợ kiểm tra:

- (A) Xác định giãn cách và dung sai của tất cả các chi tiết;
- (B) Kiểm tra sự thẳng hàng của thanh nối, cần lắc và trục bánh tăng áp.

(iii) Thực hiện các công việc cắt gọt thông dụng:

- (A) Doa ống cách, bạc lót, ổ bi, và các thiết bị tương tự;
- (B) Rà van.

(iv) Thực hiện các nguyên công lắp ráp:

- (A) Thực hiện chỉnh van và chỉnh đánh lửa;
- (B) Chế tạo và thử nghiệm dây đánh lửa;
- (C) Chế tạo và thử nghiệm các ống cứng và ống mềm;
- (D) Chuẩn bị bảo quản ngắn hạn và dài hạn động cơ;

---

<sup>25</sup> Tiêu đề khoản này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 16 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

<sup>26</sup> Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 16 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.



- (E) Nâng động cơ bằng các phương tiện cơ giới.
- (2) Cấp 2 và 3:
- (i) Ngoài việc phải có khả năng thực hiện các công việc thích hợp như yêu cầu cho năng định động cơ cấp 1, tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn năng định động cơ cấp 2 hoặc cấp 3 cần phải có các thiết bị sau:
    - (A) Thiết bị thử nghiệm;
    - (B) Thiết bị xử lý bề mặt (anti galant).
  - (ii) Các thiết bị kiểm tra chức năng do nhà sản xuất động cơ khuyến cáo;
  - (iii) Thiết bị kiểm tra thích hợp.
- (3) Danh mục các công việc có thể hợp đồng với bên ngoài.
- (i) Cấp 1 và cấp 2 động cơ (pit-tông);
  - (ii) Thay ống dẫn van và đế van;
  - (iii) Các công việc mạ (đồng, bạc, cadmi...);
  - (iv) Thay thế và sửa chữa các chi tiết từ hợp kim và thép tấm trên động cơ, chẳng hạn như các vách ngăn không khí...;
  - (v) Kiểm tra từ tính, thăm thấu màu và các phương pháp kiểm tra khác được chấp thuận;
  - (vi) Cân bằng các chi tiết như trục khuỷu, trục bánh tăng áp...;
  - (vii) Mài nghiền chính xác (trục khuỷu, xilanh...);
  - (viii) Khoan, mài, và cắt chính xác;
  - (ix) Kiểm tra chức năng các thiết bị phụ của hệ thống sinh lực (không nên nhầm lẫn với kiểm tra phức tạp sau đại tu);
  - (x) Lắp động cơ lên tàu bay;
  - (xi) **Đóng và điều chỉnh các cơ cấu điều khiển động cơ<sup>27</sup>.**
- (c) Năng định cánh quạt:
- (1) Cấp 1:
- (i) Tháo và lắp cánh quạt;
  - (ii) Bảo dưỡng và cải tiến cánh quạt, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết:
    - (A) Sửa đầu mút lá cánh;
    - (B) Đánh bóng lại cánh quạt gỗ;
    - (C) Ghép các lớp gỗ;
    - (D) Đánh bóng cánh quạt nhựa;
    - (E) Nắn các lá cánh bị cong trong giới hạn sửa chữa được;

---

<sup>27</sup> Tiết này được bổ sung theo quy định tại khoản c Mục 16 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (F) Thay đổi đường kính và profin lá cánh quạt;
  - (G) Mài và đánh bóng;
  - (H) Thực hiện các công việc sơn.
- (iii) Kiểm tra các thiết bị bằng sử dụng các phương tiện kiểm tra phụ trợ thích hợp:
- (A) Kiểm tra cánh quạt về sự phù hợp với các bản vẽ và tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất;
  - (B) Kiểm tra bầu và các lá cánh để phát hiện các hỏng hóc và khuyết tật có sử dụng gương và kính lúp, bao gồm cả tẩy rửa bằng axit;
  - (C) Kiểm tra bầu để phát hiện mòn của rãnh then hoặc các khuyết tật khác.
- (iv) Cân bằng cánh quạt:
- (A) Kiểm tra cân bằng để cánh quạt lắp lên tàu bay;
  - (B) Kiểm tra xác định mất cân bằng theo phương nằm ngang và phương đứng bằng thiết bị chính xác.
- (2) Cấp 2:
- (i) Tháo và lắp cánh quạt, trong đó có thể bao gồm việc lắp đặt và thay thế chi tiết:
- (A) Thực hiện các chức năng nêu cho cấp 1 cánh quạt, khi thích hợp, đối với kiểu và loại cánh quạt trong cấp này;
  - (B) Bôi mỡ đầy đủ cho các bộ phận chuyển động;
  - (C) Sử dụng các dụng cụ chuyên dụng theo yêu cầu để lắp ráp cánh quạt hoàn chỉnh và các cụm.
- (ii) Sử dụng các thiết bị phụ trợ cho các chức năng nêu cho cấp 1 cánh quạt theo khoản (c) (1) (ii) của tiêu chuẩn thực hiện này khi áp dụng cho kiểu loại cánh quạt được bảo dưỡng.
- (iii) Sửa chữa hoặc thay thế chi tiết và thiết bị:
- (A) Thay các lá cánh, bầu, hoặc các thiết bị bất kỳ;
  - (B) Sửa chữa hoặc thay thế các thiết bị phòng băng;
  - (C) Sửa các chỗ mẻ hoặc vết xước trên lá cánh kim loại;
  - (D) Sửa chữa hoặc thay thế các thiết bị điện của cánh quạt.
- (iv) Cân bằng cánh quạt, bao gồm các chức năng liệt kê cho cấp 1 cánh quạt theo khoản (c)(1)(iv) của tiêu chuẩn thực hiện này khi áp dụng cho kiểu loại cánh quạt được bảo dưỡng.
- (v) Thử cơ cấu thay đổi bước lá cánh:
- (A) Thử cánh quạt vận hành bằng thủy lực và các thiết bị;
  - (B) Thử cánh quạt vận hành điện và các thiết bị.
- (3) Danh mục các chức năng bảo dưỡng có thể ký hợp đồng với bên ngoài:

- (i) Cấp 1 cánh quạt:
  - (A) Sử dụng các thiết bị kiểm tra bằng bột màu để kiểm tra bầu và các lá cánh để tìm hỏng hóc và khuyết tật.
- (ii) Cấp 2 cánh quạt:
  - (A) Thử thiết ổn định tốc độ vòng quay.
- (d) Năng định avionic:
  - (1) Cấp 1, 2 và 3
    - (i) Thực hiện kiểm tra tình trạng bên ngoài của các hệ thống và thiết bị avionic bằng mắt và cơ học;
    - (ii) Thực hiện kiểm tra thông điện các hệ thống và thiết bị avionic bằng các sử dụng các thiết bị kiểm tra điện tử và/hoặc điện;
    - (iii) Kiểm tra hệ thống dây điện của tàu bay, các anten, role, và các thiết bị avionic liên quan khác để xác định các hỏng hóc;
    - (iv) Kiểm tra hệ thống đánh lửa của động cơ và các thiết bị phụ khác để xác định nguồn gây nhiễu điện;
    - (v) Kiểm tra nguồn cấp điện cho tàu bay về sự phù hợp và hoạt động hoàn hảo;
    - (vi) Tháo, sửa chữa, và thay thế các anten trên tàu bay;
    - (vii) Đo sự suy giảm của đường truyền dẫn;
    - (viii) Đo các trị số của các thiết bị avionic, chẳng hạn như độ tự cảm, điện dung, và điện trở;
    - (ix) Xác định dạng sóng và pha trong thiết bị avionic, khi cần;
    - (x) Xác định sự hoàn hảo của các anten avionic tàu bay, đầu vào, đặc tính đường truyền dẫn và xác định sự bố trí hoàn hảo cho loại thiết bị avionic mà anten được nối với;
    - (xi) Sử dụng thiết bị xách tay thích hợp để xác định tình trạng vận hành của thiết bị avionic lắp đặt trên tàu bay;
    - (xii) Thử tất cả các loại linh kiện: bán dẫn, mạch tổ hợp, hoặc các thiết bị tương tự trong các thiết bị phù hợp với cấp năng định;
    - (xiii) Thử các đồng hồ hiển thị avionic.
  - (2) Cấp 1:
    - (i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d)(1): Thử và sửa chữa tai nghe, loa, và micro;
    - (ii) **Đo công suất phát thiết bị vô tuyến; Đo các giá trị điều hòa, nhiễu và biến dạng của thiết bị thông tin<sup>28</sup>.**
  - (3) Cấp 2:
    - (i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d)(1):
    - (ii) Thử và sửa chữa tai nghe;

---

<sup>28</sup> Tiết này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản d Mục 16 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (iii) Thử loa;
  - (iv) Đo độ nhạy cảm của mạch anten bằng các phương pháp thích hợp;
  - (v) Hiệu chuẩn đạt tiêu chuẩn tính năng được phê chuẩn các thiết bị dẫn đường vô tuyến, thiết bị phụ trợ dẫn đường và tiếp cận, hoặc thiết bị tương tự, căn cứ theo năng định được cấp.
- (4) Cấp 3:
- (i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d)(1);
  - (ii) Đo công suất phát.
- (5) Danh mục các chức năng bảo dưỡng có thể ký hợp đồng với bên ngoài.
- (i) Cấp 2 avionic: Sửa chữa loa;
  - (ii) Cấp 3 avionic;
  - (iii) Mạ kim loại đường truyền dẫn, dẫn sóng, và các thiết bị tương tự phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật;
  - (iv) Cho tất cả các cấp năng định avionic: Thử đồng hồ chỉ thị;
  - (v) Đại tu, thử, và kiểm tra dinamo, máy đổi điện, và các thiết bị vô tuyến, điện khác;
  - (vi) Sơn và sửa chữa các hộp chứa thiết bị;
  - (vii) Thực hiện các phương pháp thích hợp để đánh dấu việc hiệu chuẩn, hoặc các thông tin khác trên bảng điều khiển avionic và các thiết bị khác theo yêu cầu;
  - (viii) Lập và in sao các bản vẽ, sơ đồ đi dây, và các tài liệu khác để lập hồ sơ cải tiến thiết bị avionic (có thể sử dụng ảnh chụp thay cho bản vẽ nếu chúng là phương tiện tương đương hoặc tốt hơn để lập hồ sơ);
  - (ix) Chế tạo trực điều chỉnh, bó cáp, và các cụm tương tự sử dụng trong các thiết bị avionic hoặc lắp đặt các thiết bị avionic lên tàu bay;
  - (x) Lắp đặt các hệ thống avionic hoàn chỉnh lên tàu bay và lập báo cáo trọng tải và cân bằng (việc lắp đặt các thiết bị avionic yêu cầu cải tiến cấu trúc tàu bay phải được thực hiện, giám sát và kiểm tra bởi người được kiểm tra định bậc (qualified) và uỷ quyền thích hợp).
- (e) Năng định các hệ thống máy tính:
- (1) Cấp 1, 2 và 3:
- (i) Bảo dưỡng các hệ thống máy tính theo các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất, thử thiết bị và khuyến cáo;
  - (ii) Tháo, bảo dưỡng, và thay thế các hệ thống máy tính trên tàu bay;
  - (iii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn thiết bị thuộc hệ thống máy tính, bao gồm cả phần mềm.
- (f) Năng định đồng hồ:
- (1) Cấp 1:
- (i) Tìm hỏng hóc trong các thiết bị sau:
    - (A) Đồng hồ tốc độ lên xuống;
    - (B) Đồng hồ độ cao;
    - (C) Đồng hồ tốc độ;

- (D) Đồng hồ chân không;
  - (E) Đồng hồ áp suất dầu nhờn;
  - (F) Đồng hồ áp suất thủy lực;
  - (G) Đồng hồ áp suất phá băng;
  - (H) Ống không tốc;
  - (I) La bàn trực tiếp;
  - (J) Đồng hồ gia tốc.
  - (K) Đồng hồ đo nhiên liệu trực tiếp;
  - (L) Đồng hồ tốc độ vòng quay trực tiếp.
- (ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các đồng hồ liệt kê tại tiểu mục (f)(1)(i), được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay, một cách thích hợp.
- (2) Cấp 2:
- (i) Tìm hỏng hóc trong các thiết bị sau:
    - (A) Đồng hồ tốc độ vòng quay;
    - (B) Màn hình đồng bộ;
    - (C) Đồng hồ nhiệt độ điện;
    - (D) Đồng hồ điện loại điện trở;
    - (E) Đồng hồ chuyển động dạng từ;
    - (F) Khối cảnh báo (dầu nhờn và nhiên liệu);
    - (G) Đồng hồ và các hệ thống tự đồng bộ;
    - (H) Đồng hồ và hệ thống tự đồng bộ;
    - (I) La bàn chỉ thị từ xa ;
    - (J) Đồng hồ đo số lượng ;
    - (K) Đồng hồ avionics;
    - (L) Đồng hồ đo điện trở;
    - (M) Đồng hồ đo điện áp;
    - (N) Đồng hồ đo tần số.
  - (ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f)(2)(i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay.
- (3) Cấp 3:
- (i) Tìm hỏng hóc cho các đồng hồ sau:
    - (A) Đồng hồ đo lượng vòng và nghiêng;
    - (B) Đồng hồ hướng;
    - (C) Đồng hồ chân trời;
    - (D) Các khối điều khiển tự động lái và các bộ phận.
  - (ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f)(3)(i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.
- (4) Cấp 4:
- (i) Tìm hỏng hóc cho các đồng hồ sau:
    - (A) Đồng hồ đo lượng nhiên liệu kiểu điện dung;
    - (B) Con quay laser;

(C) Các đồng hồ điện tử khác.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f)(4)(i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

(g) <sup>29</sup>Năng định thiết bị:

1. Cấp 1, 2, 3 và 4:

(i) Thực hiện các chức năng sau theo tiêu chuẩn kỹ thuật và các khuyến cáo của nhà sản xuất:

A. Tìm hỏng hóc của phụ tùng;

B. Bảo dưỡng và cải tiến phụ tùng, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết;

C. Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các phụ tùng được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

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

### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.067: LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC<sup>30</sup>**

a. AMO phải lập kế hoạch giờ công chứng tỏ tổ chức có đầy đủ nhân lực cho kế hoạch dự kiến thực hiện.

b. Nếu AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường, kế hoạch sẽ phải liên quan đến việc đưa tàu bay về hanga.

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

d. Công việc thực hiện trên bất kỳ tàu bay nào đăng ký ngoài Việt Nam phải được tính đến nếu việc đó ảnh hưởng đến kế hoạch giờ công.

e. Việc giám sát chất lượng về sự tuân thủ kế hoạch giờ công phải đủ để đáp ứng yêu cầu của khoản b Điều 5.067.

g. Các nhân viên kế hoạch, nhân viên kỹ thuật, giám sát viên và nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được đánh giá về năng lực bằng đánh giá “thực tế công việc” hoặc liên quan đến các chức năng cụ thể của họ bên trong AMO trước khi cho phép làm việc độc lập.

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

i. Nhân viên lập kế hoạch có khả năng diễn giải các yêu cầu bảo dưỡng thành các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng, và có nhận thức rõ không được phép thực hiện sai lệch so với chương trình bảo dưỡng tàu bay.

k. Các nhân viên kỹ thuật có khả năng thực hiện các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng phải đạt mọi tiêu chuẩn quy định trong chỉ dẫn bảo dưỡng và phải thông báo cho giám sát viên về các lỗi sai liên quan đến yêu cầu phải sửa chữa để xác lập lại tiêu chuẩn bảo dưỡng được yêu cầu.

l. Các giám sát viên có khả năng đảm bảo rằng tất cả các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng được thực hiện và nếu không được thực hiện hoặc có bằng chứng rằng có

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

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

nội dung (nhiệm vụ) bảo dưỡng không thể thực hiện được theo chỉ dẫn bảo dưỡng thì các vấn đề đó được báo cáo và được sự đồng ý của hệ thống đảm bảo chất lượng.

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

n. Nhân viên lập kế hoạch, giám sát viên, và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải chứng minh được sự hiểu biết về các quy trình của AMO liên quan đến vai trò cụ thể của họ.

### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.083: TRÁCH NHIỆM CỦA BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH**

- (a) Các chức năng của AMO phải được phân công cho các nhà quản lý/phụ trách riêng biệt hoặc kết hợp theo nhiều cách, phụ thuộc vào quy mô của AMO.
- (b) Phụ thuộc vào phạm vi phê chuẩn, AMO phải có:
  - (1) Phụ trách bảo dưỡng nội trường;
  - (2) Phụ trách bảo dưỡng ngoại trường;
  - (3) Phụ trách bảo dưỡng thiết bị;
  - (4) **Phụ trách đảm bảo chất lượng và an toàn<sup>31</sup>**;
  - (5) Tất cả những người nêu trên phải báo cáo và chịu trách nhiệm trước giám đốc điều hành.

*Ghi chú: Trong AMO nhỏ, một hoặc nhiều vị trí nêu trên có thể được kết hợp.*

- (c) Giám đốc điều hành phải chịu trách nhiệm đảm bảo có đủ tất cả các nguồn lực cần thiết để duy trì Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.
- (d) Phụ trách bảo dưỡng nội trường phải chịu trách nhiệm:
  - (1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng, sửa chữa trong hanga được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng và tiêu chuẩn thiết kế; và
  - (2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.
- (e) Phụ trách bảo dưỡng ngoại trường phải chịu trách nhiệm:
  - (1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng, sửa chữa tại ngoại trường được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng; và
  - (2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.
- (f) Phụ trách bảo dưỡng thiết bị phải chịu trách nhiệm:
  - (1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng thiết bị tàu bay được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng; và
  - (2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

---

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

- (g) Phụ trách đảm bảo chất lượng phải chịu trách nhiệm:
- (1) Giám sát sự tuân thủ của AMO với các yêu cầu của Phần này;
  - (2) Yêu cầu phụ trách bảo dưỡng nội trường, phụ trách bảo dưỡng ngoại trường, phụ trách bảo dưỡng thiết bị hoặc giám đốc điều hành thực hiện các hành động khắc phục một cách thích hợp.
- (h) AMO có thể chọn bất cứ chức danh nào cho các vị trí điều hành, nhưng phải thông báo cho Cục HKVN các chức danh đó.
- (i) Nếu AMO chọn bổ nhiệm các cán bộ điều hành cho tất cả hoặc kiêm nhiệm các chức năng đã nêu, các cán bộ điều hành này phải báo cáo giám đốc thông qua phụ trách bảo dưỡng nội trường, hoặc phụ trách bảo dưỡng ngoại trường, hoặc phụ trách bảo dưỡng thiết bị, hoặc phụ trách chất lượng, một cách thích hợp.
- (j) Các phụ trách nêu tại mục này phải có thông tin cá nhân trình Cục HKVN. Để được chấp thuận, các phụ trách phải có kiến thức liên quan và kinh nghiệm đầy đủ về loại tàu bay/thiết bị tàu bay được bảo dưỡng theo yêu cầu của Phần này, một cách thích hợp.

*Ghi chú: Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có thể báo cáo cho bất kỳ người phụ trách nào nêu trên phụ thuộc vào phương thức kiểm soát mà AMO sử dụng (ví dụ, thợ máy có giấy phép, kiểm tra độc lập, giám sát viên có chức năng kép v.v...), nhưng đội ngũ giám sát đảm bảo chất lượng phải độc lập.*

(k) <sup>32</sup>Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có thể báo cáo cho bất kỳ người phụ trách nào nêu trên phụ thuộc vào phương thức kiểm soát mà AMO sử dụng (nhân viên kỹ thuật có giấy phép, kiểm tra độc lập, giám sát viên có chức năng kép...) nhưng đội ngũ giám sát đảm bảo chất lượng phải độc lập.

## **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.087: NỘI DUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG**

- (a) <sup>33</sup>AMO phải có tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng bao gồm các thông tin sau:
1. Bản cam kết có chữ ký xác nhận của giám đốc điều hành: cam kết tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các quy trình liên quan đảm bảo việc tuân thủ của AMO với các quy định của Phần này và duy trì việc tuân thủ trong mọi thời điểm được phê chuẩn; trường hợp giám đốc điều hành (Accountable Manager) của AMO không phải là Người đứng đầu tổ chức (CEO) thì bản cam kết này phải được ký xác nhận bởi cả hai người nêu trên;
  2. Chính sách an toàn và chất lượng: mô tả hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập nhằm giám sát việc tuân thủ và tính đầy đủ của các quy trình (hoặc hệ thống kiểm tra) để đảm bảo các công việc bảo dưỡng được thực hiện đúng; tàu bay và các thiết bị được ký xác nhận đưa vào khai thác theo đúng các quy định, bao gồm cả các quy trình tự đánh giá bao gồm cả phương pháp và tần suất thực hiện việc tự đánh giá và các quy trình báo cáo đến giám đốc điều hành để thực hiện công việc rà soát và có biện pháp khắc phục;

---

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

<sup>33</sup> Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 19 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.



3. Tên tuổi và chức danh của các vị trí quan trọng của AMO đã được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận theo quy định;
4. Nhiệm vụ và trách nhiệm của các vị trí quan trọng, bao gồm cả các vấn đề liên quan mà họ sẽ trực tiếp làm việc với Cục Hàng không Việt Nam trên danh nghĩa của AMO;
5. Sơ đồ tổ chức và sự phân định trách nhiệm của AMO đối với các vị trí quan trọng;
6. Danh sách nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng;
7. Mô tả khái quát nguồn nhân lực;
8. Mô tả khái quát về cơ sở, trang thiết bị nhà xưởng ở từng địa điểm được nêu trong phạm vi công việc của AMO;
9. Phạm vi công việc nêu rõ các mức độ công việc được phê chuẩn thực hiện;
10. Chương trình đào tạo;
11. Quy trình thông báo các thay đổi của AMO;
12. Quy trình sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;
13. Mô tả phương pháp được sử dụng để hoàn thiện và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng để chứng tỏ tất cả các yêu cầu về ký và cho phép khai thác được đáp ứng;
14. Mô tả quy trình chuẩn bị cho phép khai thác và các trường hợp phải ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng trước khi đưa vào khai thác;
15. Mô tả các quy trình bổ sung để tuân thủ các quy trình bảo dưỡng của tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng và yêu cầu khác của Người khai thác;
16. Mô tả quy trình nhận, sửa đổi và phân phối trong nội bộ tổ chức bảo dưỡng tất cả các dữ liệu được phê chuẩn liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại hoặc tổ chức thiết kế loại;
17. Mô tả các quy trình được sử dụng để xác lập năng lực của đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay;
18. Mô tả các quy trình bảo dưỡng của AMO, bao gồm các quy trình kiểm tra đầu vào, kiểm tra không phá hủy và các quy trình khác của hoạt động bảo dưỡng;
19. Mô tả các quy trình để tuân thủ các thông báo kỹ thuật và các yêu cầu báo cáo của Phần 4 Bộ QCATHK;
20. Quy trình kiểm soát hoạt động bảo dưỡng thực hiện ngoài căn cứ;
21. Quy trình kiểm soát dụng cụ, thiết bị;
22. Các quy trình của AMO và hệ thống đảm bảo chất lượng;
23. Danh mục các Người khai thác tàu bay mà AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng;
24. Danh mục các tổ chức liên quan đến công việc bảo dưỡng;
25. Danh mục các cơ sở bảo dưỡng ngoại trường, bảo dưỡng nội trường, bảo dưỡng thiết bị;
26. Danh mục các nhà thầu phụ.

(b) Các phần của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng có thể lưu giữ tách biệt hoặc trên các file dữ liệu tách biệt trong mối quan hệ với tài liệu gốc nhưng phải có tham chiếu cụ thể đến tài liệu gốc.

## **PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.087 QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC**

- (a) Khi có những thay đổi trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay, Người khai thác phải làm thủ tục sửa đổi, bổ sung 20 ngày trước ngày tài liệu sửa đổi dự định được áp dụng. Hồ sơ đề nghị phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bao gồm:

- (1) Công văn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay với bảng tóm tắt các nội dung sửa đổi so với tài liệu được phê chuẩn trước đó;
- (2) Tài liệu liên quan đến nội dung sửa đổi, bổ sung của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay đã được phê chuẩn khi cấp AOC lần đầu;
- (b) Người làm đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện 01 bộ hồ sơ đến Cục HKVN.
- (c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nêu hồ sơ bị từ chối.
- (d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tại cơ sở của người đề nghị.
- (e) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

### **PHỤ LỤC 1 CỦA 5.090 YÊU CẦU CỤ THỂ CỦA HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG**

- (a) Các mục tiêu chính của hệ thống đảm bảo chất lượng là giúp cho AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn áp dụng và luôn tuân thủ các yêu cầu.
- (b) Thành phần cốt yếu của hệ thống đảm bảo chất lượng là đánh giá chất lượng độc lập. Đánh giá chất lượng độc lập là quá trình khách quan của hoạt động kiểm tra một cách thường xuyên năng lực của AMO trong việc thực hiện các công việc bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn theo quy định, bao gồm cả kiểm tra một số sản phẩm được bảo dưỡng, kết quả cuối cùng của quá trình bảo dưỡng. Đánh giá chất lượng độc lập thể hiện sự đánh giá khách quan toàn bộ hoạt động liên quan đến bảo dưỡng và có mục đích bổ sung yêu cầu tại Điều 5095, để nhân viên xác nhận bảo dưỡng tin chắc rằng tất cả các công việc bảo dưỡng đã được thực hiện chuẩn xác trước khi cấp chứng chỉ cho phép khai thác. Đánh giá chất lượng độc lập phải bao gồm một tỷ lệ đánh giá ngẫu nhiên trên cơ sở lấy mẫu khi thực hiện bảo dưỡng. Điều này có nghĩa là phải thực hiện một số cuộc đánh giá vào ban đêm đối với AMO có thực hiện bảo dưỡng vào ban đêm.
- (c) Ngoại trừ quy định tại các khoản (f) và (h) dưới đây, đánh giá chất lượng độc lập phải đảm bảo rằng tất cả các khía cạnh của sự tuân thủ với Phần 5 của AMO phải được kiểm tra định kỳ hàng năm theo kế hoạch lập trước. Đánh giá chất lượng độc lập không yêu cầu mỗi quy trình đều phải được kiểm tra đối với từng dòng sản phẩm, khi có thể chứng minh rằng một quy trình cụ thể được áp dụng chung cho nhiều dòng sản phẩm và quy trình được kiểm tra định kỳ 12 tháng mà không phát hiện khiếm khuyết. Nếu phát hiện được khiếm khuyết, thì quy trình cụ thể đó phải được kiểm tra lại đối với các dòng sản phẩm khác cho đến khi các khiếm khuyết được khắc phục, sau đó việc đánh giá độc lập có thể quay trở lại chu kỳ 12 tháng đối với quy trình cụ thể.

- (d) Ngoại trừ quy định tại khoản (f), đánh giá độc lập phải kiểm tra mẫu một sản phẩm thuộc mỗi dòng sản phẩm theo định kỳ 12 tháng để thể hiện hiệu quả của sự tuân thủ các quy trình bảo dưỡng. Đánh giá các quy trình và đánh giá sản phẩm nên kết hợp bằng cách lựa chọn sản phẩm mẫu, ví dụ như tàu bay, động cơ hoặc đồng hồ và kiểm tra việc tuân thủ tất cả các quy trình và quy định liên quan tới sản phẩm mẫu cụ thể, để đảm bảo rằng kết quả cuối cùng là sản phẩm đạt tiêu chuẩn đủ điều kiện bay. Đối với đánh giá chất lượng độc lập, dòng sản phẩm bao gồm sản phẩm bất kỳ theo Phụ lục 1 của Điều 5043 về cấp phê chuẩn kèm theo Giấy chứng nhận phê chuẩn phù hợp với Phần 5 được cấp cho tổ chức bảo dưỡng cụ thể. Do đó, nếu AMO với năng lực bảo dưỡng tàu bay, sửa chữa động cơ, cụm phanh và tự động lái, thì phải tiến hành 4 cuộc đánh giá mẫu đầy đủ mỗi năm, ngoại trừ trường hợp quy định tại các khoản (e), (f) hoặc (h).
- (e) Kiểm tra mẫu sản phẩm có nghĩa là chứng kiến việc thử nghiệm bất kỳ và kiểm tra bằng mắt sản phẩm và các tài liệu liên quan. Kiểm tra mẫu không cần phải lặp lại việc tháo (phân rã) hoặc thử nghiệm ngoại trừ trường hợp kiểm tra mẫu phát hiện được các khiếm khuyết cần khắc phục.
- (f) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (h), nếu AMO quá nhỏ, trong đó chỉ có không quá 10 người tham gia công việc bảo dưỡng, nếu chọn phương thức thuê bộ phận đánh giá độc lập của hệ thống chất lượng của một AMO khác với điều kiện việc đánh giá tất cả các hoạt động của AMO phải được tiến hành theo tần suất tối thiểu 12 tháng một lần.
- (g) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (h), nếu AMO có các trạm bảo dưỡng ngoại trường như đã liệt kê theo quy định tại Điều 5020(c), hệ thống đảm bảo chất lượng phải mô tả cách thức kiểm soát các trạm này trong khuôn khổ của hệ thống và đưa ra kế hoạch đánh giá từng trạm theo tần suất phù hợp với hoạt động bay tại trạm đó. Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (i), khoảng thời gian lớn nhất giữa các lần đánh giá một trạm ngoại trường cụ thể không được vượt quá 24 tháng.
- (h) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (c), Cục HKVN có thể đồng ý tăng khoảng thời gian thêm 100% nếu như không có những khiếm khuyết liên quan đến an toàn và AMO có lưu giữ đầy đủ hồ sơ về việc khắc phục các khiếm khuyết một cách kịp thời.
- (i) Cần phải có báo cáo mỗi khi tiến hành đánh giá, trong đó mô tả những gì đã kiểm tra và những khiếm khuyết phát hiện được đối với các quy trình và sản phẩm.
- (j) Tính độc lập của đánh giá phải được đảm bảo bằng việc các cuộc đánh giá luôn luôn được thực hiện bởi những người không phải thực hiện chức năng, quy trình hoặc sản phẩm được kiểm tra. Đối với AMO lớn, có trên 500 nhân viên kỹ thuật, phải có nhóm đánh giá chất lượng có trình độ chuyên môn, chỉ thực hiện chức năng đánh giá, lập báo cáo các khiếm khuyết và giám sát hoạt động khắc phục các khiếm khuyết. Đối với AMO trung bình, có dưới 500 nhân viên bảo dưỡng, thì có thể lấy những người có đủ trình độ từ bộ phận không có chức năng sản xuất, quy trình hoặc sản phẩm, tiến hành đánh giá bộ phận phải thực hiện các chức năng vừa nêu, dưới sự kiểm soát của phụ trách chất lượng đối với việc lập kế hoạch và thực hiện đánh giá. AMO có không quá 10 nhân viên tham gia bảo dưỡng, có thể thuê bộ phận đánh giá của hệ thống đảm bảo chất lượng thuộc AMO khác, hoặc những người có đủ trình độ được Cục HKVN chấp thuận.

- (k) Thành phần trọng yếu của hệ thống đảm bảo chất lượng là hệ thống phản hồi thông tin chất lượng.
- (l) Hệ thống phản hồi thông tin chất lượng không được thuê người từ bên ngoài. Chức năng cơ bản của hệ thống phản hồi thông tin chất lượng là đảm bảo tất cả các khiếm khuyết phát hiện được trong các cuộc đánh giá chất lượng độc lập của tổ chức được thanh tra đầy đủ và khắc phục kịp thời, để giám đốc điều hành được thông tin kịp thời về các vấn đề an toàn và sự tuân thủ Phần 5.
- (m) Các báo cáo đánh giá chất lượng độc lập phải được gửi cho các bộ phận liên quan để khắc phục đúng thời hạn đặt ra. Thời hạn khắc phục phải được thảo luận với các bộ phận liên quan trước khi bộ phận chất lượng hoặc nhân viên đánh giá khẳng định thời hạn đó trong báo cáo. Các bộ phận liên quan phải khắc phục các khiếm khuyết và thông báo cho bộ phận chất lượng hoặc nhân viên đánh giá theo dõi hoạt động khắc phục đó.
- (n) Giám đốc điều hành phải thường xuyên họp với nhân viên dưới quyền để kiểm tra tiến trình khắc phục các khiếm khuyết. Đối với các AMO lớn, giám đốc điều hành có thể uỷ quyền cho phụ trách chất lượng thực hiện các cuộc họp đó, nhưng hàng năm giám đốc điều hành phải họp ít nhất là 2 lần với các cán bộ điều hành để rà soát lại chức năng tổng thể, và nhận được ít nhất là báo cáo tóm tắt 6 tháng 1 lần về các khiếm khuyết và việc khắc phục các khiếm khuyết.
- (o) Tất cả các hồ sơ liên quan đến đánh giá chất lượng độc lập và hệ thống thông tin phản hồi về chất lượng phải được lưu giữ ít nhất 2 năm sau ngày khắc phục xong khiếm khuyết.

### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095 ĐÀO TẠO NHÂN LỰC<sup>34</sup>**

a. Công tác đào tạo đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thực hiện bởi AMO hoặc tổ chức được AMO lựa chọn. Bất luận trường hợp nào, AMO cũng phải xây dựng được nội dung và tiêu chuẩn đào tạo, cũng như tiêu chuẩn tuyển chọn những người dự kiến sẽ đào tạo. Tiêu chuẩn tuyển chọn được xây dựng nhằm mục đích đảm bảo rằng các học viên sẽ có cơ hội hoàn thành tốt khoá học.

b. Cuối khoá đào tạo phải tổ chức thi.

c. Đào tạo ban đầu phải bao trùm:

1. Lý thuyết kỹ thuật cơ bản liên quan đến cấu trúc thân cánh và các hệ thống lắp trên tàu bay theo cấp mà AMO dự kiến bảo dưỡng;

2. Các thông tin chuyên biệt về loại tàu bay cụ thể mà cá nhân sẽ trở thành nhân viên xác nhận bảo dưỡng, bao gồm cả thông tin về ảnh hưởng của các sửa chữa và các hỏng hóc cấu trúc, hệ thống;

3. Các quy trình của AMO liên quan đến các nhiệm vụ của đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

d. Đào tạo định kỳ phải bao gồm các thay đổi của các quy trình trong nội bộ AMO và các thay đổi của tiêu chuẩn tàu bay, thiết bị tàu bay được bảo dưỡng.

e. Chương trình đào tạo phải bao gồm các chi tiết về số người sẽ được nhận đào tạo ban đầu để được phân loại là nhân viên xác nhận bảo dưỡng sau một thời hạn nhất định.

g. Chương trình đào tạo do AMO xây dựng cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm đào tạo về kiến thức và kỹ năng liên quan

<sup>34</sup> Phụ lục này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 20 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

đến khả năng con người, bao gồm cả kỹ năng phối hợp với các nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.

**PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.095 (được bãi bỏ)<sup>35</sup>**

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

- (a) Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng tối thiểu phải bao gồm các thông tin sau:
- (1) Họ và tên;
  - (2) Ngày tháng năm sinh;
  - (3) Đào tạo cơ bản;
  - (4) Loại hình đào tạo;
  - (5) Đào tạo định kỳ;
  - (6) Kinh nghiệm;
  - (7) Phân loại liên quan đến phê chuẩn;
  - (8) Phạm vi được uỷ quyền;
  - (9) Ngày tháng năm cấp uỷ quyền lần đầu;
  - (10) Ngày tháng năm hết hạn uỷ quyền;
  - (11) Số Giấy chứng nhận uỷ quyền.
- (b) Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được kiểm soát, nhưng không nhất thiết phải do bộ phận chất lượng của AMO quản lý.
- (c) Số lượng người được phép tiếp cận hệ thống hồ sơ phải được hạn chế để giảm thiểu khả năng hồ sơ bị sửa chữa một cách không được phép và để hạn chế việc tiếp cận của những người không được phép tiếp cận các hồ sơ cá nhân.
- (d) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được tiếp cận ở mức độ hợp lý hồ sơ của mình, khi có nhu cầu.
- (e) Cục HKVN được quyền tiếp cận và kiểm tra hệ thống hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng để cấp phê chuẩn lần đầu và gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phê chuẩn, hoặc khi Cục HKVN có lý do lo lắng về năng lực của một nhân viên xác nhận bảo dưỡng cụ thể nào đó.
- (f) AMO phải lưu giữ hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng ít nhất 02 năm sau khi nhân viên đó chấm dứt hợp đồng làm việc với AMO hoặc sau khi thu hồi uỷ quyền của nhân viên đó. Khi được yêu cầu, AMO phải cung cấp cho nhân viên xác nhận bảo dưỡng bản sao hồ sơ của họ, khi họ không làm việc cho AMO nữa.
- (g) Hồ sơ uỷ quyền phải làm theo cách thức sao cho phạm vi uỷ quyền của nhân viên xác nhận bảo dưỡng được rõ ràng, và bất kể người nào được phép có thể kiểm tra hồ sơ đó. Nếu sử dụng mã để xác định phạm vi uỷ quyền, thì phải có diễn giải hồ sơ.

---

<sup>35</sup> Phụ lục này được bãi bỏ theo quy định tại khoản b Mục 20 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (h) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng không yêu cầu phải luôn mang theo Giấy chứng nhận uỷ quyền, nhưng phải xuất trình nó trong thời hạn hợp lý, khi có yêu cầu từ người có quyền yêu cầu.

*Ghi chú: Ngoài bộ phận chất lượng hoặc các giám sát viên bảo dưỡng, những người được quyền là đại diện của Cục HKVN.*

### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.135: CÁC YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG**

- (a) Trong quá trình thực hiện các công việc bảo dưỡng tàu bay, phải có hanga đủ rộng để chứa được tàu bay.
- (b) Nếu AMO không có hanga, thì các khuyến cáo sau có thể áp dụng:
- (1) Chứng minh có hợp đồng thuê hanga;
  - (2) Chứng minh hanga đủ rộng để thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch bằng chuẩn bị sơ đồ bố trí tàu bay trong hanga theo chương trình bảo dưỡng;
  - (3) Thường xuyên cập nhật sơ đồ bố trí tàu bay trong hanga;
  - (4) Đối với bảo dưỡng thiết bị tàu bay, phải đảm bảo xưởng bảo dưỡng thiết bị đủ rộng để bố trí các thiết bị sẽ được bảo dưỡng theo kế hoạch;
  - (5) Phải đảm bảo cấu trúc hanga và các xưởng bảo dưỡng thiết bị được bảo vệ khỏi mưa, mưa đá, băng tuyết, gió, bụi v.v...
  - (6) Đảm bảo sàn xưởng bảo dưỡng thiết bị được sơn phủ để giảm thiểu sự hình thành bụi; và
  - (7) Chứng minh khả năng tiếp cận hanga để sử dụng trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt để thực hiện các dạng bảo dưỡng định kỳ nhỏ/hoặc khắc phục hỏng hóc kéo dài.
- (c) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp một khu vực, nơi họ có thể nghiên cứu các chỉ dẫn bảo dưỡng và hoàn thiện hồ sơ bảo dưỡng một cách hoàn hảo.

*Ghi chú: có thể kết hợp một số hoặc tất cả các yêu cầu trên vào một văn phòng tùy thuộc đội ngũ nhân viên có đầy đủ phòng làm việc để thực hiện các nhiệm vụ được phân công.*

- (d) Hanga chứa tàu bay cùng với văn phòng làm việc phải đảm bảo tiêu chuẩn vệ sinh, hiệu quả và môi trường làm việc thoải mái.
- (1) Nhiệt độ phải duy trì ở mức thoải mái;
  - (2) Bụi và các ô nhiễm không khí khác phải hạn chế ở mức tối thiểu ở khu vực làm việc và không để đạt tới mức có thể nhìn thấy bằng mắt thường trên bề mặt tàu bay/thiết bị tàu bay;
  - (3) Mức chiếu sáng phải đủ để đảm bảo các công việc kiểm tra và bảo dưỡng được thực hiện;
  - (4) Mức tiếng ồn không được để tăng tới điểm làm ảnh hưởng tiêu cực tới đội ngũ nhân viên trong quá trình thực hiện các công việc kiểm tra. Nếu việc kiểm soát nguồn tiếng ồn là không thực tế, thì các nhân viên đó phải được

trang bị các thiết bị cá nhân cần thiết để tránh tiếng ồn quá mức gây ảnh hưởng đến quá trình làm việc.

- (e) Khi nhiệm vụ bảo dưỡng yêu cầu áp dụng các điều kiện môi trường cụ thể khác với các điều kiện nêu trên, thì các điều kiện đó phải được tuân thủ (các điều kiện cụ thể được nêu trong các hướng dẫn bảo dưỡng được phê chuẩn).
- (f) Nếu môi trường làm việc cho bảo dưỡng nội trường suy giảm tới mức không thể chấp nhận về nhiệt độ, độ ẩm, mưa đá, băng tuyết, gió, ánh sáng, bụi/các ô nhiễm không khí khác, thì công việc bảo dưỡng hoặc kiểm tra phải tạm dừng cho đến khi các điều kiện đáp ứng yêu cầu được khôi phục.
- (g) Đối với bảo dưỡng nội trường và ngoại trường, khi mà ô nhiễm không khí gây lớp bụi có thể nhìn thấy bằng mắt thường trên bề mặt, thì tất cả các hệ thống nhạy cảm phải được che phủ cho đến khi các điều kiện đáp ứng yêu cầu được khôi phục.
- (h) Các nhà kho bảo quản thiết bị tàu bay dùng được phải sạch sẽ, thông gió tốt và duy trì nhiệt độ khô ổn định để giảm thiểu tác động của sự ngưng đọng hơi nước.
- (i) Các khuyến cáo tiêu chuẩn phải được tuân thủ cho các thiết bị tàu bay cụ thể.
- (j) Các giá đỡ phải đủ cứng, vững để đỡ các thiết bị lớn, sao cho các thiết bị đó không bị hư hỏng.
- (k) Khi có thể, tất cả thiết bị tàu bay phải được để trong bao gói bằng vật liệu bảo vệ để giảm thiểu hư hỏng và ô-xy hoá trong quá trình bảo quản.

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

- (a) <sup>36</sup>Tất cả các thiết bị, dụng cụ và thiết bị kiểm tra cần thiết để quyết định chấp thuận hoặc tìm khiếm khuyết về đủ điều kiện bay phải được truy nguyên tới các chuẩn được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận thừa nhận hoặc chuẩn do Nhà chế tạo thiết bị quy định.
- (b) Ngoại trừ đã nêu tại khoản (a), trường hợp dụng cụ thiết bị và thiết bị kiểm tra do nước ngoài sản xuất, các chuẩn do quốc gia sản xuất cung cấp có thể được sử dụng nếu được Cục HKVN công nhận.
- (c) Nếu nhà sản xuất quy định loại dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng, thì dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng đó phải được sử dụng, ngoại trừ nhà sản xuất chỉ rõ việc sử dụng dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng tương đương.
- (d) Ngoại trừ quy định nêu tại khoản (c), dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra khác với dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra được khuyến cáo bởi nhà sản xuất sẽ được chấp thuận ít nhất trên cơ sở sau:
  - (1) AMO phải có quy trình trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng nếu có ý định sử dụng dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra khác với dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo;
  - (2) AMO phải có chương trình bao gồm:

<sup>36</sup> Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 21 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

- (i) Mô tả quy trình được sử dụng để xác định năng lực của nhân viên đưa ra quyết định về sự tương đương của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra;
  - (ii) Thực hiện và lập hồ sơ so sánh giữa tiêu chuẩn kỹ thuật của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo và dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra đề nghị được sử dụng;
  - (iii) Đảm bảo rằng các giới hạn, thông số và độ tin cậy của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra đề nghị được sử dụng là tương đương với dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo;
  - (iv) Đảm bảo dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra tương đương có khả năng thực hiện nhiệm vụ bảo dưỡng thích hợp, các phép thử thông thường hoặc hiệu chuẩn, và kiểm tra tất cả các thông số của tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong quá trình bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn.
- (3) AMO phải kiểm soát hoàn toàn dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra tương đương (sở hữu, thuê mượn v.v...);
- (e) AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường phải có đủ trang thiết bị, xe nâng, dàn dock để tiếp cận và kiểm tra tàu bay, sao cho tàu bay có thể được kiểm tra một cách hoàn hảo.
  - (f) AMO phải có quy trình định kỳ kiểm tra/phục vụ và hiệu chuẩn dụng cụ, thiết bị, và thiết bị kiểm tra và chỉ rõ cho người sử dụng biết rõ dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra đó ở trong giới hạn kiểm tra và hiệu chuẩn, hoặc bảo dưỡng.
  - (g) AMO phải có quy trình sử dụng chuẩn (sơ cấp, thứ cấp hoặc truyền chuẩn) để thực hiện hiệu chuẩn; chuẩn đó không được sử dụng để thực hiện bảo dưỡng.
  - (h) AMO phải sử dụng hệ thống đánh dấu tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra để có thông tin về hạn kiểm tra, phục vụ hoặc hiệu chuẩn, và nếu dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra không sử dụng được vì một lý do bất kỳ, thì phải được cách ly.
  - (i) AMO phải sử dụng hệ thống đánh dấu tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra để có thông tin khi nào thì các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra không được sử dụng để thực hiện chấp thuận và/hoặc tìm kiếm khuyết ảnh hưởng đến tình trạng đủ điều kiện bay.
  - (j) AMO phải duy trì danh mục đăng ký tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra được hiệu chuẩn, cùng với hồ sơ hiệu chuẩn và các chuẩn được sử dụng.
  - (k) Tần suất kiểm tra, bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn phải phù hợp với chỉ dẫn của nhà sản xuất, ngoại trừ trường hợp AMO có thể chứng minh bằng kết quả rằng chu kỳ hiệu chuẩn khác là thích hợp cho những trường hợp cụ thể và được Cục HKVN phê chuẩn.

### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.140 : DỮ LIỆU ĐƯỢC PHÊ CHUẨN**

- (a) AMO phải có đầy đủ tất cả các dữ liệu được phê chuẩn thích hợp để trợ giúp công việc được thực hiện từ Cục HKVN, tổ chức thiết kế tàu bay, thiết bị tàu bay, và các tổ chức được phê chuẩn khác của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế, một cách thích hợp. Các dữ liệu đó có thể là:



- (1) Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Hàng không dân dụng Việt Nam<sup>37</sup>;
- (2) Các tài liệu hướng dẫn liên quan;
- (3) Các chỉ lệnh đủ điều kiện bay;
- (4) Các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng của nhà sản xuất;
- (5) Các tài liệu hướng dẫn sửa chữa;
- (6) Các tài liệu hướng dẫn kiểm tra cấu trúc bổ sung;
- (7) Các thông báo kỹ thuật;
- (8) Các thư thông báo;
- (9) Các chỉ dẫn kỹ thuật;
- (10) Tài liệu về cải tiến,
- (11) Chương trình bảo dưỡng tàu bay;
- (12) Hướng dẫn NDT, v.v...

*Ghi chú: Khoản (a) chủ yếu tham chiếu đến các dữ liệu được sao chép từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại (TC) và Cục HKVN sang tài liệu của AMO, chẳng hạn như các phiếu công việc bảo dưỡng hoặc cơ sở dữ liệu máy tính.*

*Ghi chú: Để được Cục HKVN chấp thuận, việc đảm bảo sự chính xác của việc sao chép là quan trọng.*

- (b) AMO phải xác lập quy trình để giám sát tình trạng sửa đổi của tất cả các dữ liệu được phê chuẩn và duy trì việc kiểm tra tất cả các sửa đổi được nhận thông qua đặt mua tất cả các tài liệu sửa đổi.
- (c) **<sup>38</sup>Dữ liệu được phê chuẩn phải có đủ tại khu vực làm việc ở gần tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được bảo dưỡng để các giám sát viên, nhân viên kỹ thuật và nhân viên xác nhận bảo dưỡng nghiên cứu.**
- (d) Nếu sử dụng hệ thống máy tính để duy trì các dữ liệu được phê chuẩn, thì phải có đủ các máy tính đầu cuối để có thể truy cập dễ dàng, ngoại trừ trường hợp hệ thống máy tính có thể cho in các dữ liệu ra giấy. Nếu sử dụng máy đọc/in vi phim, thì cũng áp dụng các yêu cầu tương tự.

## **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.150 : XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG**

- (a) Xác nhận bảo dưỡng được yêu cầu cho các trường hợp sau:
  - (1) Trước chuyến bay, khi thực hiện xong gói công việc bảo dưỡng định kỳ bất kỳ cho tàu bay, theo chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn, bất kể đó là bảo dưỡng nội trường hay bảo dưỡng ngoại trường;

---

<sup>37</sup> Điểm này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản a Mục 22 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

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

*Ghi chú: Chỉ trong các trường hợp đặc biệt, bảo dưỡng định kỳ mới có thể được trì hoãn, và phải phù hợp với các quy trình nêu trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của AMO. Trong tất cả các trường hợp, AMO phải cung cấp cho chủ sở hữu/Người khai thác danh mục các hỏng hóc chưa được khắc phục có thể còn tồn tại.*

- (2) Trước chuyến bay, khi thực hiện xong việc khắc phục hỏng hóc bất kỳ, trong quá trình tàu bay được khai thác giữa hai lần bảo dưỡng định kỳ;
  - (3) Khi thực hiện xong việc bảo dưỡng thiết bị tàu bay tháo khỏi tàu bay.
- (b) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải có cam kết “Xác nhận công việc nêu trên, ngoại trừ nêu khác, đã được thực hiện phù hợp với các hướng dẫn thực hiện quy chế hiện hành và theo kết quả của công việc đó, tàu bay/thiết bị tàu bay được kết luận là đủ điều kiện để đưa vào khai thác”.
  - (c) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải tham chiếu các dữ liệu quy định trong các chỉ dẫn của nhà sản xuất hoặc Người khai thác, hoặc chương trình bảo dưỡng tàu bay, mà bản thân nó có thể tham chiếu chéo tới các chỉ dẫn của nhà sản xuất trong hướng dẫn bảo dưỡng, thông báo kỹ thuật, v.v...
  - (d) Nếu các chỉ dẫn bao gồm yêu cầu đảm bảo rằng kích thước hoặc số liệu thử phải nằm trong dung sai cụ thể, thì kích thước hoặc số liệu thử phải được ghi lại, ngoại trừ trường hợp chỉ dẫn cho phép sử dụng các calip GO/NO (LOT/KHÔNG LOT) để đo. Lời khẳng định trong cột kết quả đo kích thước hoặc số liệu thử “bình thường” hoặc “trong giới hạn dung sai” thường là không đủ.
  - (e) Ngày tháng năm công việc bảo dưỡng được thực hiện phải ghi rõ, khi công việc đó có liên quan đến các quy định giới hạn thọ mệnh hoặc đại tu như thời gian theo lịch/giờ bay/số chuyến bay/lần hạ cánh v.v..., một cách thích hợp.
  - (f) Khi công việc bảo dưỡng lớn được thực hiện, có thể lập tóm lược công việc bảo dưỡng cùng với tham chiếu chéo tới gói công việc chứa đầy đủ các chi tiết về công việc bảo dưỡng được thực hiện, cho Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác. Thông tin kích thước phải được lưu trong hồ sơ gói công việc.
  - (g) Người cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải sử dụng chữ ký, hoặc dấu xác nhận, ngoại trừ trường hợp sử dụng hệ thống máy tính để cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác. Trong trường hợp này, Cục HKVN phải được đảm bảo là chỉ những cá nhân cụ thể mới có thể cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác.

*Ghi chú: Một phương pháp tuân thủ là sử dụng thẻ từ hoặc thẻ quang cá nhân cùng với số nhận dạng cá nhân (PIN) làm mật khẩu máy tính và chỉ có cá nhân biết.*