BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 03 /2014 /TT-BGTVT	*Hà Nội, ngày 10 tháng 3 năm 2014*

THÔNG TƯ

Quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị trong lĩnh vực hàng không dân dụng

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 04 tháng 6 năm 2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Khoa học - Công nghệ và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Thông tư này quy định về:

a) Bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát;

b) Bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị;

c) Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát;

d) Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị.

2. Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát; bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị.

Điều 2. Quy ước viết tắt

Trong Thông tư này, các chữ viết tắt được hiểu như sau:

1. ADS-B (Automatic Dependent Surveillance - Broadcasting): Giám sát phụ thuộc tự động - Chế độ phát quảng bá.

2. AIP (Aeronautical Information Publication): Tập thông báo tin tức hàng không.

3. DME: (Distance Measuring Equipment): Thiết bị đo cự ly bằng vô tuyến.

4. FMS (Flight Management System): Hệ thống dẫn đường và quản lý chuyến bay, trên tàu bay.

5. FVP (Flight Validation Pilot): Người lái thực hiện bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị.

6. GBAS (Ground Based Augmentation System): Hệ thống tăng cường độ chính xác của tín hiệu vệ tinh dẫn đường, đặt trên mặt đất.

7. GNSS (Global Navigation Satellite System): Hệ thống vệ tinh dẫn đường toàn cầu.

8. GP (Glide Path): Đài chỉ góc hạ cánh thuộc hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

9. ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

10. IFP (Instrument Flight Procedure): Phương thức bay bằng thiết bị.

11. ILS (Instrument Landing System): Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

12. LOC (Localizer): Đài chỉ hướng hạ cánh thuộc hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

13. MM (Middle Marker): Đài chỉ mốc vô tuyến giữa thuộc hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

14. NDB (Non Directional Radio Beacon): Đài dẫn đường vô hướng.

15. NOTAM (Notice To Airmen): Điện văn thông báo hàng không.

16. OM (Outer Marker): Đài chỉ mốc vô tuyến ngoài thuộc hệ thống hạ cánh bằng thiết bị.

17. PAPI (Precision Approach Path Indicator): Hệ thống đèn chỉ thị đường trượt tiếp cận chính xác.

18. PBN (Performance Based Navigation): Dẫn đường dựa vào tính năng tàu bay.

19. PSR (Primary Surveillance Radar): Ra đa giám sát sơ cấp.

20. RNAV (Area Navigation): Dẫn đường khu vực.

21. RNP (Required Navigagtion Performance): Tính năng dẫn đường theo yêu cầu.

22. SID (Standard Instrument Departure) Phương thức khởi hành tiêu chuẩn sử dụng thiết bị.

23. SSR (Secondary Surveillance Radar): Ra đa giám sát thứ cấp.

24. UTC (Universal Time Coordination): Giờ quốc tế.

25. VFR (Visual Flight Rule): Qui tắc bay bằng mắt.

26. VHF AM (Very High Frequency - Amplitude Modulation): Sóng cực ngắn - điều chế biên độ.

27. WGS-84 (World Geodetic System): Hệ trắc địa (Hệ tọa độ toàn cầu).

28. VOR (Very High Frequency Omnidirectional Radio Range): Đài dẫn đường đa hướng, sóng cực ngắn.

Điều 3. Giải thích thuật ngữ

Trong Thông tư này, các thuật ngữ tiếng Anh, tiếng Việt được hiểu như sau:

1. Autopilot: Hệ thống lái tự động trên tàu bay.

2. Flight Ability: Đủ điều kiện bay.

3. Flight Inspection Aircraft: Tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

4. Flight Inspector: Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

5. Flight Testing, Inspection: Bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

6. Flight Simulator: Thiết bị bay giả định.

7. Flight Validation: Bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị.

8. Mode A (chế độ A): Làm kích hoạt bộ phát đáp trả lời để nhận dạng và giám sát tàu bay.

9. Mode C (chế độ C): Làm kích hoạt bộ phát đáp trả lời để phát độ cao theo khí áp và giám sát tàu bay.

10. Mode S (chế độ S): Để trao đổi thông tin giám sát và dữ liệu liên lạc có chọn lựa với riêng từng bộ phát đáp chế độ S. Đối với mỗi lần hỏi, chỉ duy nhất bộ phát đáp có địa chỉ được xác định trong tín hiệu hỏi bị kích hoạt trả lời.

11. Position reference system: Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn.

12. Độ lợi ăng ten: Là tỷ số cường độ bức xạ của ăng ten theo một hướng cụ thể so với việc nó bức xạ các tín hiệu đồng đều theo tất cả các hướng. Khi một ăng ten nhận hoặc truyền tín hiệu, nó được tập trung vào một hướng hoặc

một phía nhất định và thu hẹp vùng phủ sóng bởi vậy tăng cường tín hiệu trong một vùng hẹp, đó gọi là độ lợi.

Chương II
BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT
Mục 1
QUY ĐỊNH CHUNG VỀ BAY KIỂM TRA HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT

Điều 4. Mục đích bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát

Bay kiểm tra, hiệu chuẩn được thực hiện trên không, bởi người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn, sử dụng tàu bay có trang bị phù hợp nhằm mục đích kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát trên mặt đất và theo dõi, đánh giá chất lượng hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến dựa vào vệ tinh.

Điều 5. Hệ thống, thiết bị dẫn đường phải bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ

Hệ thống, thiết bị dẫn đường phải bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ bao gồm:

1. Đài VOR;
2. Đài NDB;
3. Đài GP;
4. Đài LOC;
5. Đài MM;
6. Đài OM;
7. Thiết bị DME;
8. Hệ thống đèn phụ trợ dẫn đường hàng không;
9. Hệ thống PAPI;
10. Hệ thống GBAS.

Điều 6. Hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát phải bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu

1. Tất cả các hệ thống, thiết bị dẫn đường quy định tại Điều 5 của Thông tư này và PSR, SSR sử dụng trong ngành Hàng không dân dụng Việt Nam khi đưa vào khai thác phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu.

2. Hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát sau khi được sửa chữa lớn hoặc thay đổi ăng ten, công suất máy phát, tần số hoặc dừng khai thác quá 03 tháng phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu lại.

Điều 7. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát phải có ba bộ phận: tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn; tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn; hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc có giấy phép do Cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng quốc gia khác cấp và giấy phép này phải được Cục Hàng không Việt Nam công nhận.

Điều 8. Tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có ít nhất 02 (hai) người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và 02 (hai) nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Thành viên tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có đủ điều kiện và được cấp giấy phép theo quy định tại Điều 53 và Điều 54 của Thông tư này.

Điều 9. Nhiệm vụ của nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Đảm bảo việc kiểm tra, đo lường chính xác các thông số của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Phối hợp, yêu cầu nhân viên kỹ thuật mặt đất hiệu chỉnh các thông số kỹ thuật của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát theo đúng tiêu chuẩn quy định, trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

3. Xác nhận về kết quả tình trạng chất lượng của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát đã được bay kiểm tra, hiệu chuẩn một cách chính xác, trung thực và chịu trách nhiệm đối với xác nhận này.

Điều 10. Nhiệm vụ của người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Đảm bảo điều khiển tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn bay chính xác theo đúng các bài bay đã được Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

2. Xác nhận một cách chính xác, trung thực về đủ điều kiện bay của IFP truyền thống.

Điều 11. Yêu cầu cơ bản đối với tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải đáp ứng yêu cầu quy định tại Phụ đính 1 Chương 1 Tài liệu 8071 về kiểm tra phụ trợ dẫn đường vô tuyến của ICAO (Doc 8071 Volume 1).

Điều 12. Yêu cầu cơ bản đối với hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn được sử dụng để xác định hiệu lực tín hiệu vô tuyến của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát dưới mặt đất, phải giảm thiểu mức độ đo lường không tin cậy đang thực hiện đến mức thấp nhất.

2. Thành phần cơ bản của hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bao gồm:

a) Các máy thu, phát và ăng ten đồng bộ;

b) Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn;

c) Thiết bị xử lý và hiển thị;

d) Thiết bị ghi dữ liệu.

3. Tất cả hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải được liệt kê danh mục và phải được định kỳ kiểm chuẩn, hiệu chuẩn theo quy định của Nhà sản xuất, nhằm duy trì độ chính xác theo tiêu chuẩn thích hợp. Phải dẫn chứng bằng tài liệu về phương thức kiểm chuẩn, hiệu chuẩn và hồ sơ ghi chép kết quả kiểm chuẩn, hiệu chuẩn đối với từng hệ thống, thiết bị.

4. Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và thiết bị, phụ tùng dự phòng thay thế phải được bảo quản phù hợp với quy định của nhà sản xuất thiết bị.

5. Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn cung cấp thông tin định vị chuẩn để xác định độ chính xác của hệ thống, thiết bị được bay kiểm tra, hiệu chuẩn. Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn độc lập so với các hệ thống, thiết bị đang được bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

6. Tổng sai số của toàn bộ hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải nhỏ hơn 05 (năm) lần chất lượng công bố của tín hiệu dẫn đường mặt đất.

7. Khi hệ thống, thiết bị trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn được sử dụng chung giữa người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn thì nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn chịu trách nhiệm kiểm soát thiết bị, trong khi bay.

8. Các máy thu trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn cung cấp cả thông tin dẫn đường tương tự thiết bị tàu bay tiêu chuẩn và thông tin dẫn đường cho kiểm tra, hiệu chuẩn.

9. Dữ liệu do các máy thu hoặc hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn phát ra phải được so sánh thông tin giữa hệ thống, thiết bị mặt đất với thông tin của hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn.

10. Phải có thiết bị để in dữ liệu và kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

11. Ăng ten trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải được kiểm tra diện rộng và kiểm chuẩn, hiệu chuẩn để xác minh chất lượng, phục vụ cho việc kiểm tra tầm phủ sóng của trang thiết bị mặt đất.

12. Phải kiểm tra và xác định độ lợi ăng ten sử dụng cho đo lường cường độ từ trường chính xác (bao gồm cả cáp dẫn, chuyển mạch, thiết bị chia công suất). Ăng ten phải có đặc tính đo được toàn bộ dải tần số sử dụng và ở các hướng bay trong khi thực hiện phương thức đo lường. Phải áp dụng các đặc tính độ lợi ăng ten theo thời gian thực khi dữ liệu được đưa vào và được hiển thị hoặc được xử lý sau để cho ra dữ liệu báo cáo cuối cùng. Phải sử dụng ăng ten có giản đồ vô hướng cho việc đo lường cường độ từ trường, khi bay hiệu chuẩn ILS Cấp 2 và ILS Cấp 3.

13. Lắp đặt ăng ten trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

a) Đối với tàu bay cánh quạt, vị trí đặt các ăng ten phải đảm bảo không bị can nhiễu bởi hiệu ứng điều chế cánh quạt.

b) Ăng ten ra đa khí tượng, nếu được lắp đặt, phải đảm bảo hướng di chuyển của nó không ảnh hưởng đến hoạt động phù hợp của ăng ten thu đài GP.

c) Trường hợp có nối ghép qua nhau giữa các ăng ten thu và ăng ten phát như VHF không - địa và VOR, LOC cần đảm bảo phân cách phù hợp để không gây can nhiễu lẫn nhau.

d) Phải xem xét cấu trúc tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn khi lựa chọn vị trí lắp đặt ăng ten. Nếu cần bề mặt tiếp mát tốt, không được lắp đặt ăng ten gần các mối nối của các loại vật liệu.

đ) Các máy thu phục vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn cần sử dụng ăng ten riêng biệt. Trong trường hợp sử dụng một ăng ten cho hai hoặc nhiều máy thu thì phải kiểm tra để đảm bảo khi điều chỉnh máy thu thứ hai toàn bộ dải tần không ảnh hưởng mức tín hiệu đến máy thu sử dụng cho đo lường vùng phủ sóng.

e) Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải sử dụng phần mềm và các đầu vào từ các bộ cảm biến máy thu để hiệu chỉnh sự ảnh hưởng đến các vị trí tương đối của ăng ten đo lường và vị trí của hệ thống theo dõi được quan sát từ mặt đất, khi tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn thay đổi độ cao.

g) Máy thu kiểm tra, hiệu chuẩn được sử dụng cho hiệu chuẩn, kiểm chuẩn thiết bị phát xung như DME, ra đa phải cung cấp tín hiệu video của thiết bị.

14. Xử lý, hiển thị và ghi dữ liệu bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

a) Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải gồm cả máy tính được sử dụng để đọc dữ liệu từ các bộ cảm biến hoặc hệ thống quy chiếu chuẩn và từ

các máy thu bay kiểm tra, hiệu chuẩn. Máy tính xử lý dữ liệu để so sánh thông tin dẫn đường của thiết bị và thông tin định vị chuẩn. Máy tính phải có khả năng xác định các thông số thiết bị (độ rộng hướng, độ chính xác thẳng hàng LOC thuộc hệ thống ILS và các thông số cần thiết khác).

b) Tất cả các thông tin liên quan như thông tin dẫn đường của thiết bị, thông tin quy chiếu vị trí chuẩn (định vị chuẩn), dung sai của thiết bị và thông tin bổ sung của máy thu như cường độ từ trường phải được hiển thị cho nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên tàu bay bằng thiết bị số trên màn hình máy tính.

c) Máy in được sử dụng để làm tài liệu kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn. Tất cả các dữ liệu được chú thích một cách thích hợp bởi nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn hoặc bởi hệ thống xử lý dữ liệu tự động.

d) Tất cả các dữ liệu thô và dữ liệu đã tính toán được ghi lại trên đĩa và lưu trữ theo quy định, nhằm mục đích cho phép xử lý về sau, nếu cần điều tra cụ thể.

15. Việc tích hợp hệ thống trên tàu bay không được làm ảnh hưởng đến việc cấp chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay. Mỗi một sửa đổi phải được ghi lại trong tài liệu kỹ thuật của tàu bay cùng với sự chấp thuận của nhà sản xuất hoặc của Cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng có liên quan.

16. Hướng dẫn khai thác cụ thể hệ thống trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải được ghi vào các tài liệu khai thác trong khi bay. Nếu việc tích hợp này bắt buộc bất kỳ giới hạn chất lượng hoặc hạn chế khai thác nào đối với tàu bay thì giới hạn hoặc hạn chế đó phải được ghi rõ trong các tài liệu tương ứng.

Điều 13. Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn

1. Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn là bộ phận cấu thành quan trọng của hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn. Hệ thống được tạo thành bởi bộ phận trên tàu bay kết nối với bộ phận đặt dưới mặt đất.

2. Để xác định độ chính xác của tín hiệu dẫn đường, tất cả các hình thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có thông tin chuẩn về vị trí do hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn của tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn cung cấp.

3. Hệ thống quy chiếu vị trí chuẩn phải là hệ thống độc lập, phù hợp với hệ thống, thiết bị được bay kiểm tra, hiệu chuẩn dưới mặt đất.

Điều 14. Kiểm định, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Các thiết bị phát tín hiệu chuẩn dùng để hiệu chỉnh hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải được kiểm định, hiệu chuẩn theo quy định tại Thông tư số 24/2013/TT-BKHCN ngày 30 tháng 9 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ

Khoa học và công nghệ quy định về hoạt động kiểm định, hiệu chuẩn, thử nghiệm phương tiện đo, chuẩn đo lường.

2. Đối với các thiết bị mà việc kiểm định, hiệu chuẩn không thực hiện được tại Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam chỉ định các tổ chức của nước ngoài phù hợp thực hiện việc kiểm định, hiệu chuẩn.

Điều 15. Thứ tự ưu tiên bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Bay kiểm tra, hiệu chuẩn được thực hiện theo thứ tự ưu tiên như sau:

1. Ưu tiên 1: Bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt.

2. Ưu tiên 2: Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu; bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ.

3. Ưu tiên 3: Bay khảo sát vị trí.

Điều 16. Kiểm tra hệ thống, thiết bị mặt đất trước khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Trước khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát trên mặt đất phải được các nhân viên có giấy phép nhân viên thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp, sử dụng thiết bị đo lường phù hợp, kiểm tra tại hiện trường.

2. Dữ liệu kết quả kiểm tra mặt đất được sử dụng để so sánh với dữ liệu kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn và phục vụ công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

Điều 17. Thời gian bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ hệ thống, thiết bị dẫn đường

Các hệ thống, thiết bị dẫn đường truyền thống trên mặt đất và hệ thống tăng cường độ chính xác của tín hiệu vệ tinh dẫn đường đặt trên mặt đất phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ 12 tháng một lần.

Điều 18. Điều chỉnh thời gian bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ hệ thống, thiết bị dẫn đường

1. Trong trường hợp hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến có 04 lần bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ liên tục đều phải điều chỉnh máy phát do dung sai nằm ngoài dung sai cho phép, Cục Hàng không Việt Nam xem xét rút ngắn thời gian bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS xuống 06 tháng một lần.

2. Hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến có 04 lần bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ liên tục mà không cần phải điều chỉnh máy phát, dung sai vẫn duy trì được trong dung sai cho phép và có sự tương ứng giữa dữ liệu hồ sơ

kiểm tra mặt đất và dữ liệu hồ sơ bay kiểm tra, hiệu chuẩn thì có thể được xem xét gia hạn thời gian bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ thêm 12 tháng.

3. Cục Hàng không Việt Nam xem xét quyết định việc rút ngắn hoặc gia hạn thời gian bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ.

Điều 19. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn vào thời gian ban đêm

1. Thời gian ban đêm (thời gian từ lúc mặt trời lặn - tâm của mặt trời tạo thành góc 6^0 (độ) phía dưới đường chân trời - đến lúc mặt trời mọc - tâm của mặt trời tạo thành góc 6^0 (độ) phía dưới đường chân trời.

2. Trường hợp bay kiểm tra, hiệu chuẩn vào ban đêm, cần xem xét ảnh hưởng của môi trường ban đêm đối với tín hiệu được phát xạ và đánh giá sự khác biệt kết quả đo lường ban đêm so với kết quả đo lường ban ngày.

3. Khi thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn vào thời gian ban đêm, tại khu vực có chướng ngại vật, phải bay cao hơn 300 m (1000 ft) so với độ cao hoặc mực bay sử dụng ban ngày. Trường hợp cần phải kiểm tra thông số của hệ thống, thiết bị phụ trợ dẫn đường thì phải thay đổi cự ly nằm ngang để duy trì góc đứng không đổi tính từ vị trí của hệ thống, thiết bị phụ trợ dẫn đường tương ứng.

4. Không được thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn đài GP ở mức thấp dưới đường trượt theo tiêu chuẩn hệ thống ILS, trong thời gian ban đêm hoặc lúc mức ánh sáng tự nhiên thấp.

5. Báo cáo kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn vào ban đêm cần ghi rõ thời gian bay vào ban đêm.

Điều 20. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống đèn phụ trợ dẫn đường hàng không

1. Nội dung bay kiểm tra, hiệu chuẩn các phân hệ đèn, bao gồm:

a) Đèn tiếp cận: Tầm nhìn, cường độ sáng, màu sắc, góc ngẩng.

b) Đèn chớp: Tầm nhìn, sự rõ ràng, tốc độ chớp.

c) Đèn thềm đường cất hạ cánh: Tầm nhìn, cường độ sáng.

d) Đèn vùng chạm bánh: Tầm nhìn, cường độ sáng, độ thẳng hàng.

đ) Đèn lề và đèn tim đường cất hạ cánh: Tính liên tục, màu sáng, cường độ sáng và độ thẳng hàng.

e) Đèn pha xoay: Cường độ sáng và vận tốc quay.

2. Tại các sân bay chưa sử dụng IFP, phải bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống đèn phụ trợ dẫn đường hàng không vào ban đêm để xác định sự thích hợp của hệ thống đèn phụ trợ dẫn đường, trước khi quyết định tiêu chuẩn khai thác tối thiểu vào ban đêm.

Điều 21. Hệ tọa độ sử dụng cho bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Hệ tọa độ sử dụng cho bay kiểm tra, hiệu chuẩn là hệ trắc địa toàn cầu (WGS-84).

Điều 22. Dữ liệu cho bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Các dữ liệu về danh mục hệ thống, thiết bị tham gia bay kiểm tra, hiệu chuẩn (tên đài, trạm; đài hiệu; tần số; tọa độ WGS-84 và hình thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn); nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn; phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn và các dữ liệu có liên quan khác phải được chuẩn bị chính xác, đầy đủ và được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt trước khi thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn gửi 01 bộ hồ sơ đề nghị phê duyệt các dữ liệu cho bay kiểm tra, hiệu chuẩn qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ đề nghị bao gồm:

a) Văn bản đề nghị phê duyệt các dữ liệu cho bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

b) Danh mục hệ thống, thiết bị tham gia bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

c) Nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

d) Phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

đ) Lịch bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

3. Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu.

4. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ và phê duyệt các dữ liệu cho bay kiểm tra, hiệu chuẩn. Trường hợp không phê duyệt phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lí do.

Điều 23. Phối hợp giữa bay kiểm tra, hiệu chuẩn và kiểm tra, hiệu chỉnh thiết bị mặt đất

1. Nhân viên có giấy phép nhân viên thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp, được phép tham gia và thực hiện hiệu chỉnh các thông số hệ thống, thiết bị mặt đất theo đúng tiêu chuẩn quy định trên cơ sở yêu cầu của nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Thiết bị thu phát thoại VHF AM không - địa được trang bị thêm trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và thiết bị thu phát thoại VHF AM không - địa di động dưới mặt đất được dùng để liên lạc hai chiều giữa nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên tàu bay và nhân viên kỹ thuật hiệu chỉnh hệ thống, thiết bị mặt

đất. Liên lạc này không được gây can nhiễu đối với liên lạc thoại VHF AM không - địa của các dịch vụ điều hành bay.

Điều 24. Xác định tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn được xác định tình trạng khai thác, như sau:

1. Sử dụng được:

a) Sử dụng không hạn chế: Hệ thống, thiết bị cung cấp tín hiệu trong không gian đáp ứng hoàn toàn các tham số và tiêu chuẩn được quy định trong khu vực phủ sóng của hệ thống, thiết bị.

b) Sử dụng có hạn chế: Hệ thống, thiết bị cung cấp tín hiệu trong không gian không đáp ứng toàn bộ các tham số và tiêu chuẩn được quy định trong khu vực phủ sóng của hệ thống, thiết bị, nhưng an toàn cho việc sử dụng trong giới hạn xác định.

2. Không sử dụng được: Hệ thống, thiết bị không sẵn sàng cho sử dụng khai thác, do cung cấp các tín hiệu sai hoặc không an toàn hoặc cung cấp các tín hiệu mà không kiểm soát được chất lượng trong không gian.

Điều 25. Thẩm quyền xác định tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Cục Hàng không Việt Nam là cơ quan chịu trách nhiệm xác định tình trạng khai thác của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

2. Việc xác định dựa trên:

a) Đánh giá, xác nhận của nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn về tình trạng hệ thống, thiết bị;

b) Báo cáo của nhân viên bảo dưỡng thiết bị mặt đất;

c) Kết quả theo dõi, giám sát bay kiểm tra, hiệu chuẩn của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 26. Thông báo thay đổi tình trạng hệ thống, thiết bị

1. Hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát có tiêu chuẩn khác biệt so với tiêu chuẩn ICAO phải được Cục Hàng không Việt Nam công bố trong AIP và thông báo chính thức cho ICAO.

2. Việc thay đổi tình trạng hoạt động của hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát có hiệu lực lâu dài phải được Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho các nhà khai thác tàu bay và công bố trong AIP.

3. Việc thay đổi tình trạng hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát đột xuất và tạm thời cần phải được tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát thông báo ngay cho người khai thác bằng NOTAM.

4. Việc thay đổi tình trạng hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát do bay kiểm tra, hiệu chuẩn phát hiện được, phải được tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát thông báo ngay cho người khai thác bằng NOTAM. Hệ thống, thiết bị dẫn đường có tình trạng "không sử dụng được" phải được Cục Hàng không Việt Nam thu hồi giấy phép khai thác và chỉ có thể cho hoạt động ở chế độ thử hoặc để bảo dưỡng.

5. Tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát phải thông báo ngừng cung cấp dịch vụ đối với các hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát đang trong thời gian tham gia bay kiểm tra, hiệu chuẩn (ngoại trừ hệ thống, thiết bị chỉ được bay kiểm tra đài hiệu hoặc kiểm tra giải mã nhận dạng tàu bay).

Điều 27. Duy trì dữ liệu và báo cáo kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát phải có trách nhiệm lưu trữ dữ liệu đầy đủ ít nhất 05 (năm) năm để phục vụ công tác giám sát chất lượng của hệ thống, thiết bị.

2. Báo cáo bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu và hồ sơ lưu trữ dữ liệu phải được duy trì tại thiết bị trong thời hạn 05 (năm) năm gần nhất. Tất cả các báo cáo bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt được thực hiện trong thời gian này cần được lưu trong hồ sơ.

Mục 2
BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG TRUYỀN THỐNG

Điều 28. Phân loại các hình thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường truyền thống

1. Bay khảo sát vị trí: Được thực hiện tại vị trí dự kiến lắp đặt hệ thống, thiết bị nhằm xác định tác động của môi trường lên chất lượng tín hiệu vô tuyến điện của hệ thống, thiết bị dự kiến lắp đặt. Thiết bị di động, lắp đặt trên mặt đất được sử dụng cho bay khảo sát vị trí.

2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu: Được thực hiện tiếp theo sau kiểm tra chất lượng mặt đất nhằm thiết lập hiệu lực của tín hiệu trong không gian. Các thông số của hệ thống, thiết bị được bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu phải được điều chỉnh đạt đến mức chính xác nhất có thể.

3. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ: Được thực hiện trên cơ sở thường xuyên hoặc sau khi bảo dưỡng lớn thiết bị theo kế hoạch, nhằm định kỳ xác nhận hiệu lực của tín hiệu trong không gian.

4. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt: Bay kiểm tra, hiệu chuẩn được thực hiện để kiểm tra các thông số có khả năng ảnh hưởng đến chất lượng hệ thống, thiết bị khi có nghi ngờ hệ thống, thiết bị thực hiện sai chức năng, có tai nạn tàu bay hoặc các trường hợp đặc biệt khác.

Điều 29. Yêu cầu nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường truyền thống

Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn các yêu cầu cụ thể với thông số bay kiểm tra, hiệu chuẩn, các giá trị cần đo lường, dung sai cho phép đối với từng loại hệ thống, thiết bị dẫn đường truyền thống trên mặt đất, tương ứng với từng hình thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

Điều 30. Phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường truyền thống

1. Tổ chức khai thác hệ thống, thiết bị dẫn đường căn cứ các yêu cầu nội dung kỹ thuật cần bay kiểm tra, hiệu chuẩn quy định tại Điều 29 của Thông tư này và yêu cầu của tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan bổ sung khu vực, độ cao, phương vị cần bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng đợt bay (nếu có).

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn căn cứ điều kiện địa hình trong từng khu vực, xây dựng phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng hệ thống, thiết bị và cho từng hình thức bay, đợt bay trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt theo quy định tại Điều 22 của Thông tư này.

Mục 3
BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG VÔ TUYẾN DỰA VÀO VỆ TINH

Điều 31. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến dựa vào vệ tinh

Việc bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường vô tuyến dựa vào vệ tinh được thực hiện với các hệ thống GBAS và các tham số của vệ tinh.

Điều 32. Yêu cầu nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống GBAS

Yêu cầu nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống GBAS do Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn (trên cơ sở khuyến cáo của ICAO tại Doc 8071 Tập II - Kiểm tra các hệ thống dẫn đường vô tuyến dựa vào vệ tinh).

Điều 33. Phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống GBAS

1. Tổ chức khai thác hệ thống GBAS căn cứ các yêu cầu kỹ thuật cần bay kiểm tra, hiệu chuẩn quy định tại Điều 32 của Thông tư này và yêu cầu của tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan bổ sung khu vực, độ cao, phương vị cần bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng đợt bay (nếu có).

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn căn cứ điều kiện địa hình trong từng khu vực, xây dựng phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng hệ thống GBAS và cho từng hình thức bay, đợt bay trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt theo quy định tại Điều 22 của Thông tư này.

Mục 4
BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ GIÁM SÁT

Điều 34. Đánh giá chất lượng PSR, SSR mặt đất

Hàng năm, tổ chức khai thác PSR, SSR phải đánh giá định kỳ PSR, SSR. Kết quả đánh giá định kỳ phải được báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam. Trong trường hợp kết quả đánh giá định kỳ không duy trì được như kết quả đánh giá lúc bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu, tổ chức khai thác PSR, SSR phải thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt.

Điều 35. Vai trò của tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn khi bay kiểm tra hiệu chuẩn PSR, SSR

1. Trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR, tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn là mục tiêu để phát hiện trong khu vực cần thiết.

2. Đối với bay kiểm tra, hiệu chuẩn SSR phải sử dụng bộ phát đáp chế độ A, chế độ C và chế độ S trên tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn để trả lời tín hiệu hỏi từ trạm SSR mặt đất.

3. Tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn có trang bị bộ phát đáp SSR chế độ B (chế độ kỹ thuật) được phép sử dụng để thu, đo lường cường độ tín hiệu hỏi, phát ra từ SSR mặt đất, để xác định vùng phủ sóng của SSR mặt đất một cách tự động.

Điều 36. Đánh giá chất lượng PSR, SSR trong khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR, SSR, kỹ thuật viên ra đa căn cứ tín hiệu mục tiêu của tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn trên màn hình ra đa hoặc cường độ từ trường mục tiêu đo được để:

a) Đánh giá các cự ly, độ cao, độ chính xác và phương vị phát hiện mục tiêu của PSR, SSR;

b) Đánh giá việc giải mã nhận dạng, mã khẩn nguy của SSR.

2. Tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn được trang bị bộ phát đáp SSR chế độ B, khi được sử dụng, sẽ tự động đo, xác định các cự ly, độ cao và phương vị phát hiện mục tiêu của SSR mặt đất.

3. Tổ chức khai thác PSR, SSR được sử dụng công cụ đánh giá ra đa của nhà sản xuất thiết bị để thực hiện thu thập dữ liệu trong quá trình bay kiểm tra, hiệu chuẩn nhằm phân tích, đánh giá chất lượng hệ thống PSR, SSR.

Điều 37 Phân loại các hình thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR/SSR

1. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu

Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu được thực hiện để đánh giá chất lượng PSR, SSR, xác định giản đồ vùng phủ sóng và xây dựng tài liệu giản đồ vùng phủ sóng trước khi đưa PSR, SSR vào khai thác. Dữ liệu được sử dụng làm cơ sở phát hiện sự giảm sút chất lượng hệ thống, thiết bị và định kỳ so sánh chất lượng trong các lần bay kiểm tra, hiệu chuẩn tiếp theo (nếu có).

2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt

Bay kiểm tra, hiệu chuẩn được thực hiện khi có sự thay đổi, sửa đổi hoặc giảm sút chất lượng đối với hệ thống, thiết bị PSR, SSR đã bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu; nhu cầu khai thác (đường bay mới) cần kiểm tra thêm thông số, độ cao, phương vị và khu vực hoặc theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam. Giản đồ vùng phủ sóng mới sẽ được sử dụng làm cơ sở so sánh trong các lần bay kiểm tra, hiệu chuẩn tiếp theo (nếu có).

Điều 38. Công bố giản đồ vùng phủ sóng của PSR, SSR

Sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu, tổ chức khai thác PSR, SSR báo cáo Cục Hàng không Việt Nam giản đồ vùng phủ sóng PSR, SSR để công bố trong tập Thông báo tin tức hàng không.

Điều 39. Yêu cầu nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR, SSR

Yêu cầu nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu và bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt cho từng loại PSR, SSR do Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn (trên cơ sở khuyến cáo của ICAO tại Tài liệu (Doc) 8071- Kiểm tra các

phụ trợ dẫn đường vô tuyến, Tập III - Kiểm tra các hệ thống ra đa giám sát, Phụ đính A- Phương pháp bay kiểm tra, Bảng A-1 Danh mục kiểm tra, hiệu chuẩn).

Điều 40. Phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR, SSR

1. Phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn PSR và phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn SSR phải kết hợp trong một, ngoại trừ khu vực chỉ có PSR.

2. Tổ chức khai thác PSR, SSR căn cứ các yêu cầu nội dung kỹ thuật cần bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu và bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt quy định tại Điều 39 của Thông tư này và yêu cầu của tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu liên quan bổ sung thêm khu vực, độ cao, phương vị và các thông số cần bay kiểm tra, hiệu chuẩn (nếu có).

3. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn căn cứ điều kiện địa hình trong từng khu vực, xây dựng phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng hệ thống PSR, SSR trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt theo quy định tại Điều 22 của Thông tư này.

Chương III
BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ

Điều 41. Phương thức bay bằng thiết bị

Phương thức bay bằng thiết bị (IFP) bao gồm IFP truyền thống và IFP theo PBN.

Điều 42. Quy trình đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Quy trình đánh giá IFP bao gồm đánh giá dưới mặt đất (ground validation) và bay đánh giá (flight validation), đầy đủ như sau:

a) Đánh giá IFP dưới mặt đất;

b) Đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định (flight simulator);

c) Bay đánh giá IFP (bằng tàu bay, bay trên không).

2. Quy trình đánh giá IFP quy định tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 43. Sự cần thiết bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Trước khi ban hành IFP phải bay đánh giá. Việc bay đánh giá định kỳ IFP truyền thống thực hiện tương tự như bay hiệu chuẩn đối với các phương thức bay sử dụng thiết bị theo quy định tại Điều 5 Thông tư số 28/2009/TT-BGTVT ngày 10 tháng 11 năm 2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về phương thức bay hàng không dân dụng.

2. Bay đánh giá IFP theo PBN thực hiện như sau:

a) Người khai thác Cảng hàng không đảm bảo đối với phương thức bay GBAS và SID;

b) Các IFP theo PBN khác do doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu đảm bảo trong khu vực trách nhiệm tương ứng.

3. Cục Hàng không Việt Nam quyết định sự cần thiết phải bay đánh giá lại đối với từng IFP cụ thể.

Điều 44. Bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Bay đánh giá IFP nhằm mục đích đánh giá chất lượng của thiết kế phương thức bay, bao gồm dữ liệu chướng ngại vật hàng không, dữ liệu dẫn đường và đưa ra một đánh giá về đủ điều kiện bay của dự thảo IFP.

2. Bay đánh giá IFP được thực hiện sau khi IFP đã được đánh giá dưới mặt đất và đã được đánh giá bằng thiết bị bay giả định.

3. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay đánh giá IFP phải có giấy phép.

Điều 45. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

Ngoài các nội dung quy định tại Điều 7 của Thông tư này, tổ chức cung cấp dịch vụ bay đánh giá IFP còn phải có thêm:

1. Người lái FVP.

2. Hệ thống, thiết bị bay đánh giá IFP trên tàu bay.

Điều 46. Người lái, thực hiện bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Người lái FVP phải đáp ứng các điều kiện cấp phép tại khoản 1 Điều 59 của Thông tư này.

2. Người lái FVP phải có chỗ ngồi trên buồng lái và có tầm nhìn tốt, để thực hiện đúng quy trình, nội dung về bay đánh giá IFP theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 47. Điều kiện tàu bay và thiết bị bay đánh giá IFP theo PBN

Tàu bay bay đánh giá IFP theo PBN phải được trang bị hệ thống FMS, lái tự động (Autopilot), thiết bị có năng lực kiểm tra các IFP truyền thống và các IFP theo PBN.

Điều 48. Nhiệm vụ của người lái và FVP

1. Khi thực hiện bay đánh giá bay bằng thiết bị, FVP phải xác nhận một cách trung thực và chính xác về các yếu tố có liên quan, và đưa ra đánh giá cuối cùng về đủ điều kiện bay (Flight Ability) của IFP.

2. Người lái tàu bay phải:

a) Đảm bảo điều khiển tàu bay bay chính xác, theo đúng IFP đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt một cách an toàn.

b) Thực hiện nhiệm vụ nêu tại khoản 1 Điều 48 của Thông tư này (trong trường hợp kiêm nhiệm vai trò của người lái FVP).

Điều 49. Bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị, sử dụng GNSS

1. Bay đánh giá này được thực hiện khi tín hiệu của Hệ thống GNSS đã được phép sử dụng như là phương tiện dẫn đường chính thức cho IFP được bay đánh giá, trong các vùng thông báo bay của Việt Nam.

2. Không cần phải xác minh độ chính xác của các tín hiệu phát ra từ các vệ tinh dẫn đường Hệ thống GNSS mà chủ yếu xác minh phương thức và xác minh sự phù hợp của môi trường thu tín hiệu vô tuyến dẫn đường sử dụng cho phương thức.

3. Bay đánh giá IFP có sử dụng hệ thống GBAS, được thực hiện sau khi đã bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống GBAS.

Điều 50. Dữ liệu cho bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị.

1. Tổ chức xây dựng IFP có trách nhiệm đảm bảo dự thảo IFP đã được kiểm tra bởi một nhân viên thiết kế phương thức bay độc lập và được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt trước khi cung cấp cho đơn vị bay đánh giá IFP.

2. Tổ chức bay đánh giá IFP có trách nhiệm thực hiện đánh giá IFP trước khi bay đánh giá IFP hoặc trước khi đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định.

Chương IV

TỔ CHỨC CẤP DỊCH VỤ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN VÀ BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ

Mục 1

TỔ CHỨC CUNG CẤP DỊCH VỤ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT

Điều 51. Cấp, cấp lại giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Điều kiện cấp giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bao gồm:

a) Có tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

b) Có người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

c) Có nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

d) Có hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

đ) Có Tài liệu hướng dẫn cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn được biên soạn theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam và đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn gửi 01 bộ Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo mẫu quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Danh mục hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được cấp phép;

c) Danh sách nhân viên thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được cấp giấy phép;

d) Bản sao Chứng chỉ đủ điều kiện bay của tàu bay thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

đ) Bản sao Giấy phép lái tàu bay của người lái tàu bay;

e) Bản sao văn bản phê duyệt tài liệu hướng dẫn khai thác của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

3. Cấp lại giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn

a) Trong những trường hợp sau đây, tổ chức phải làm thủ tục cấp lại giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn với Cục Hàng không Việt Nam: Giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn bị mất, rách hoặc bị tiêu hủy; thay đổi tên tổ chức, địa chỉ trụ sở chính của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn đề nghị; thay đổi tên tổ chức, địa chỉ của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn trong giấy phép được cấp; thay đổi mục đích, phạm vi, phương thức cung cấp dịch vụ, chế độ hoạt động, tổ chức bộ máy của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

b) Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo quy định tại khoản 2 Điều 51 Thông tư này.

4. Thời hạn cấp, cấp lại giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn quy định như sau:

a) Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu.

b) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, thực hiện việc kiểm tra, đánh giá và quyết định việc cấp giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn tổ chức đề nghị.

c) Trường hợp từ chối đơn đề nghị cấp, trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho tổ chức biết và nêu rõ lý do.

d) Trong quá trình kiểm tra, thẩm định, Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu người đề nghị cung cấp các thông tin hoặc tài liệu để làm rõ các vấn đề liên quan, thời gian không tính vào thời gian quy định tại điểm b khoản 4 của Điều này nhưng không vượt quá 20 ngày.

Điều 52. Cấp giấy chứng nhận tàu bay đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn

Điều kiện, hồ sơ, trình tự, cách thức và thời hạn thực hiện việc cấp giấy chứng nhận tàu bay đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn thực hiện theo quy định tại Phần 3 và Phần 20 của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Điều 53. Cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Điều kiện cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn:

a) Có Giấy phép Lái máy bay phù hợp theo quy định tại Phần 7 của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

b) Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay kiểm tra, hiệu chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc thừa nhận.

2. Tổ chức, cá nhân đề nghị cấp năng định gửi 01 bộ hồ sơ qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Văn bản đề nghị cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

b) Bản sao Giấy phép lái tàu bay;

c) Bản sao có chứng thực chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

3. Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu.

4. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định tại khoản 2 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ và cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho tổ chức, cá nhân đề nghị.

Điều 54. Cấp giấy phép, năng định nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Điều kiện cấp giấy phép, năng định nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn:

a) Là công dân Việt Nam đủ 21 tuổi trở lên, không có tiền án hoặc không trong tình trạng chấp hành bản án hình sự hoặc không bị truy cứu trách nhiệm hình sự;

b) Tối thiểu tốt nghiệp một trường cao đẳng điện tử viễn thông;

c) Đã hoàn thành khóa đào tạo về bay kiểm tra, hiệu chuẩn tại cơ sở đào tạo được Cục Hàng không Việt Nam công nhận;

d) Đã tham dự và đạt kết quả của kỳ kiểm tra năng định để cấp giấy phép nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

đ) Có chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe theo tiêu chuẩn loại 2 tại mục 6.4 Chương 6 Phụ ước 1 của ICAO.

2. Hồ sơ, trình tự, cách thức và thời hạn thực hiện việc cấp giấy phép, năng định nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn thực hiện theo quy định tại Điều 17, Điều 18 của Thông tư số 22/2011/TT-BGTVT ngày 31 tháng 03 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về thủ tục hành chính thuộc lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

Điều 55. Cấp giấy phép hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Điều kiện cấp giấy phép hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn

a) Hệ thống, thiết bị đáp ứng tiêu chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam quy định hoặc thừa nhận phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO;

b) Có chứng chỉ xuất xứ, chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất;

c) Có tài liệu khai thác, bảo dưỡng bằng tiếng Việt hoặc tiếng Anh;

d) Có biên bản nghiệm thu hoàn thành công trình đưa vào sử dụng;

đ) Có giấy phép sử dụng tần số;

e) Có thiết bị và nguồn điện dự phòng phù hợp;

g) Có thiết bị ghi và lưu trữ theo quy định;

h) Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải phù hợp tiêu chuẩn của nhà sản xuất tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn nếu có kết nối trực tiếp vào trang thiết bị tàu bay hoặc có yêu cầu cải tiến tàu bay.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn gửi 01 bộ Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra hiệu chuẩn qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra hiệu chuẩn theo mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình về hệ thống, thiết bị phù hợp với dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn mà tổ chức cung cấp;

c) Báo cáo giải trình về năng lực khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống, thiết bị;

d) Bản sao giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Thông tin và Truyền thông cấp đối với thiết bị phát sóng vô tuyến điện;

đ) Bản sao chứng chỉ xuất xứ, chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất.

3. Tổ chức phải làm thủ tục cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn với Cục Hàng không Việt Nam trong những trường hợp sau:

a) Khi có sự thay đổi so với nội dung của giấy phép khai thác đã được cấp;

b) Khi doanh nghiệp tiến hành cải tạo, nâng cấp hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

c) Giấy phép hết hạn.

4. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn, bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình việc cải tạo, nâng cấp hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

c) Bản sao giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Thông tin và Truyền thông cấp đối với thiết bị phát sóng vô tuyến điện.

5. Thời hạn cấp, cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn

a) Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu.

b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, thực hiện việc kiểm tra, đánh giá và quyết định việc cấp giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho tổ chức đề nghị.

Trong quá trình kiểm tra và đánh giá hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu tổ chức cung cấp các thông tin hoặc tài liệu để làm rõ các vấn đề liên quan.

c) Trường hợp từ chối đơn đề nghị, trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho tổ chức biết và nêu rõ lý do.

d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định tại khoản 4 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

6. Giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn có thời hạn 02 năm kể từ ngày cấp.

Mục 2
TỔ CHỨC CUNG CẤP DỊCH VỤ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT VÀ BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ

Điều 56. Cấp, cấp lại giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Điều kiện cấp giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP:

a) Có tổ chức bộ máy cung cấp đồng thời cả dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và dịch vụ bay đánh giá IFP phù hợp;

b) Có tàu bay được trang bị phù hợp, có khả năng đồng thời bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

c) Có ít nhất 02 người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

d) Có ít nhất 01 người lái FVP đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

đ) Có ít nhất 02 nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

e) Có hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

g) Có Tài liệu hướng dẫn cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn gửi 01 bộ Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP theo mẫu quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Danh mục hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép;

c) Danh sách nhân viên thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

d) Danh sách người lái tàu bay kiểm tra hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép;

đ) Bản sao Chứng chỉ đủ điều kiện bay của tàu bay thực hiện công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

e) Bản sao Giấy phép lái tàu bay của người lái tàu bay và người lái FVP;

g) Bản sao văn bản phê duyệt tài liệu hướng dẫn khai thác của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

3. Tổ chức phải làm thủ tục cấp lại giấy phép với Cục Hàng không Việt Nam trong các trường hợp sau đây:

a) Giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP bị mất, rách hoặc bị tiêu hủy;

b) Thay đổi tên tổ chức, địa chỉ trụ sở chính của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP đề nghị;

c) Thay đổi tên tổ chức, địa chỉ của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP trong giấy phép được cấp;

d) Thay đổi mục đích, phạm vi, phương thức cung cấp dịch vụ, chế độ hoạt động, tổ chức bộ máy của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP.

4. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP theo quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Thời hạn cấp, cấp lại giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP:

a) Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu;

b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, thực hiện việc kiểm tra, đánh giá và quyết định việc cấp giấy phép khai thác tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP cho tổ chức đề nghị;

c) Trường hợp từ chối đơn đề nghị cấp, trong thời hạn 07 (bảy) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho tổ chức biết và nêu rõ lý do;

d) Trong quá trình kiểm tra, thẩm định, Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu người đề nghị cung cấp các thông tin hoặc tài liệu để làm rõ các vấn đề liên quan.

Điều 57. Cấp, cấp lại giấy phép tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Điều kiện cấp giấy phép tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP:

a) Tàu bay phải có khả năng thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo quy định cấp giấy phép tại Điều 52 của Thông tư này;

b) Tàu bay phải được trang bị hệ thống, thiết bị có khả năng thực hiện bay đánh giá IFP truyền thống và IFP theo PBN.

2. Hồ sơ, trình tự, cách thức và thời hạn cấp, cấp lại giấy phép người lái tàu bay kiểm tra hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP thực hiện theo quy định tại Phần 3 và Phần 20 của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải .

Điều 58. Cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Điều kiện cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP:

a) Theo quy định tại khoản 1 Điều 53 của Thông tư này;

b) Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay đánh giá IFP.

2. Tổ chức, cá nhân đề nghị cấp năng định gửi 01 bộ hồ sơ qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Văn bản đề nghị cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

b) Bản sao Giấy phép lái tàu bay;

c) Bản sao có chứng thực chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay đánh giá IFP.

3. Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu.

4. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định tại khoản 2 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ và cấp năng định lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP cho tổ chức, cá nhân đề nghị.

5. Trường hợp từ chối đơn đề nghị cấp, trong thời hạn 07 (bẩy) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho tổ chức biết và nêu rõ lý do.

6. Người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn được xem xét cấp phép bổ sung chức năng của người lái FVP trong trường hợp đáp ứng đầy đủ điều kiện theo quy định tại khoản 1 Điều 59 Thông tư này.

Điều 59. Cấp năng định người lái thực hiện bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Điều kiện cấp năng định người lái FVP:

a) Có Giấy phép Lái máy bay thương mại theo quy định tại Phần 7 của Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hoặc có giấy phép do tổ chức có thẩm quyền nước ngoài cấp được Cục Hàng không Việt Nam công nhận;

b) Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay đánh giá IFP.

2. Tổ chức, cá nhân đề nghị cấp năng định gửi 01 bộ hồ sơ qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Văn bản đề nghị cấp năng định người lái thực hiện bay đánh giá IFP;

b) Bản sao Giấy phép lái tàu bay thương mại;

c) Bản sao có chứng thực chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay đánh giá IFP.

3. Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu.

4. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định tại khoản 2 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ và cấp năng định người lái thực hiện bay đánh giá IFP cho tổ chức, cá nhân đề nghị.

5. Trường hợp từ chối đơn đề nghị cấp, trong thời hạn 07 (bảy) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho tổ chức biết và nêu rõ lý do.

Điều 60. Cấp, cấp lại giấy phép nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Điều kiện cấp giấy phép nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP:

a) Theo quy định tại khoản 1 Điều 54 của Thông tư này;

b) Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện về bay đánh giá IFP.

2. Hồ sơ, trình tự, cách thức và thời hạn cấp, cấp lại giấy phép nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, thực hiện theo quy định tại Điều 17, Điều 18 của Thông tư 22/2011/TT-BGTVT ngày 31 tháng 03 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về thủ tục hành chính thuộc lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay.

Điều 61. Cấp, cấp lại giấy phép hệ thống, thiết bị bay kiểm tra hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Điều kiện cấp giấy phép hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, bao gồm

a) Theo quy định tại khoản 1 Điều 55 của Thông tư này;

b) Có chức năng đánh giá các thông số, điều kiện đối với IFP truyền thống và IFP theo PBN.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và đánh giá IFP gửi 01 (một) bộ Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm

tra hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP qua đường bưu điện hoặc trực tiếp tới Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP theo mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình về hệ thống, thiết bị phù hợp với dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP mà tổ chức cung cấp;

c) Báo cáo giải trình về năng lực khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống, thiết bị;

d) Bản sao giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Thông tin và Truyền thông cấp đối với thiết bị phát sóng vô tuyến điện;

đ) Bản sao chứng chỉ xuất xứ, chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất.

3. Tổ chức phải làm thủ tục cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP với Cục Hàng không Việt Nam trong những trường hợp sau:

a) Khi có sự thay đổi nội dung của giấy phép khai thác đã được cấp;

b) Khi doanh nghiệp tiến hành cải tạo, nâng cấp hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép;

c) Giấy phép hết hạn hiệu lực.

4. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP theo mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Báo cáo giải trình việc cải tạo, nâng cấp hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

c) Bản sao giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Thông tin và Truyền thông cấp đối với thiết bị phát sóng vô tuyến điện.

5. Thời hạn cấp, cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn:

a) Trong thời hạn 02 (hai) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra hồ sơ và có văn bản thông báo cho tổ chức đề nghị nếu hồ sơ còn thiếu;

b) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, kiểm tra, đánh giá và quyết định việc cấp giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP cho tổ chức đề nghị.

Trong quá trình kiểm tra và đánh giá hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có thể yêu cầu tổ chức cung cấp các thông tin hoặc tài liệu để làm rõ các vấn đề liên quan.

c) Trường hợp từ chối đơn đề nghị, trong thời hạn 07 (bảy) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho tổ chức biết và nêu rõ lý do.

d) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định tại khoản 4 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam cấp lại giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP.

6. Giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn có thời hạn 02 năm kể từ ngày ký.

Điều 62. Công nhận tổ chức cung cấp dịch vụ của nước ngoài.

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP của nước ngoài được Cục Hàng không Việt Nam công nhận trên cơ sở giấy phép của Cơ quan quản lý nhà nước về hàng không của quốc gia khác và đáp ứng các điều kiện tương ứng theo quy định tại Điều 51 và Điều 56 của Thông tư này.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ của nước ngoài quy định tại khoản 1 Điều này chỉ được cung cấp dịch vụ cho ngành Hàng không dân dụng Việt Nam khi được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

Chương V
TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC ĐỐI VỚI CÔNG TÁC BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN VÀ BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ

Điều 63. Trách nhiệm của tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị

1. Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn hoặc tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP thuộc ngành Hàng không dân dụng Việt Nam có trách nhiệm:

a) Đảm bảo thực hiện cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống thiết bị dẫn đường, giám sát và bay đánh giá IFP trong ngành Hàng không dân

dụng Việt Nam theo quy định tại Thông tư này và các văn bản hướng dẫn có liên quan của Cục Hàng không Việt Nam;

b) Giám sát và đảm bảo tình trạng kiểm định, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị theo chỉ định của Cục Hàng không Việt Nam;

c) Căn cứ yêu cầu của các tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát và điều kiện địa hình trong từng khu vực, xây dựng phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát cho từng hình thức bay, đợt bay;

d) Tổng hợp trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt cho từng đợt bay: Danh mục hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát tham gia bay kiểm tra, hiệu chuẩn; nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng hệ thống, thiết bị; phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn cho từng hệ thống, thiết bị; lịch bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

đ) Xin phép bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, giấy phép ra vào các khu vực sân bay;

e) Thông báo cho tổ chức cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không thông tin liên quan bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, để phát thông báo NOTAM kịp thời;

g) Trong quá trình thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan và tuân thủ sự chỉ đạo của Cục Hàng không Việt Nam, chỉ đạo, giám sát trực tiếp của cán bộ thực hiện nhiệm vụ thuộc Cục Hàng không Việt Nam;

h) Trình Cục Hàng không Việt Nam xem xét, phê duyệt kết quả đợt bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP (trong thời hạn 14 ngày, kể từ ngày kết thúc đợt bay). Trường hợp cần đưa hệ thống, thiết bị cụ thể vào hoạt động ngay sau khi bay xong, thực hiện báo cáo theo yêu cầu Cục Hàng không Việt Nam.

2. Tổ chức cung cấp dịch vụ của nước ngoài có trách nhiệm tuân thủ sự hướng dẫn và giám sát của Cục Hàng không Việt Nam trong quá trình thực hiện tại Việt Nam.

Điều 64. Trách nhiệm của các tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát

1. Đảm bảo hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát của tổ chức mình được bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo quy định tại Thông tư này và tại các hướng dẫn có liên quan của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Tổ chức thực hiện bay đánh giá các IFP thuộc phạm vi trách nhiệm của mình khi được Cục Hàng không Việt Nam chỉ định, trước khi công bố đưa vào khai thác, phục vụ hoạt động bay.

3. Phối hợp với tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP và các cơ quan, đơn vị có liên quan, triển khai thực hiện kế hoạch bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, thuộc khu vực trách nhiệm của tổ chức mình, bao gồm:

a) Phối hợp với đơn vị bay kiểm tra, hiệu chuẩn để kiểm tra, hiệu chỉnh hệ thống, thiết bị; giải quyết các nội dung công việc có liên quan trong quá trình chuẩn bị và trong thời gian bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

b) Phối hợp với tổ chức bay đánh giá IFP để theo dõi kết quả bay đánh giá IFP; giải quyết các nội dung công việc có liên quan trong quá trình chuẩn bị và trong thời gian bay đánh giá IFP;

c) Thực hiện các công việc để bảo đảm khai thác đối với các hệ thống, thiết bị và IFP của tổ chức mình do Cục Hàng không Việt Nam giao sau mỗi đợt bay kiểm tra, hiệu chuẩn và hoặc bay đánh giá IFP.

Điều 65. Trách nhiệm của tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu

Tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu hàng không dân dụng có trách nhiệm điều hành các hoạt động bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP và đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay liên quan.

Điều 66. Trách nhiệm của tổ chức cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không

Tổ chức cung cấp dịch vụ thông báo tin tức hàng không có trách nhiệm thông báo NOTAM một cách đầy đủ, chi tiết và kịp thời về các thông tin liên quan đến các hoạt động bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP.

Điều 67. Trách nhiệm của các hãng hàng không Việt Nam

Tổ chức thực hiện đánh giá các IFP trên thiết bị bay giả định (Flight Simulator) của mình theo đề nghị của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 68. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Chỉ đạo, giám sát công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP.

2. Cấp các giấy phép:

a) Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

b) Tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

c) Chứng nhận tàu bay đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

d) Chứng nhận tàu bay đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

đ) Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

e) Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

g) Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

h) Hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

i) Người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

k) Người lái tàu bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP;

l) Người lái FVP.

3. Chấp thuận cải tiến tàu bay phục vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP (nếu có).

4. Công nhận giấy phép của các tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP của nước ngoài (nếu có).

5. Hướng dẫn, chỉ đạo và giám sát tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP của nước ngoài trong quá trình thực hiện tại Việt Nam (nếu có).

6. Xem xét quyết định IFP cần phải bay đánh giá và bay đánh giá lại.

7. Hỗ trợ tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP trong việc xin phép bay với cơ quan quân sự Việt Nam và với cơ quan nước ngoài có liên quan (khi cần).

8. Phê duyệt cho từng đợt bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP, bao gồm: Danh mục hệ thống, thiết bị tham gia bay kiểm tra, hiệu chuẩn; nội dung kỹ thuật bay kiểm tra, hiệu chuẩn; các phương thức (bài) bay kiểm tra, hiệu chuẩn; lịch bay chi tiết; kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn và bay đánh giá IFP.

9. Hướng dẫn việc bay kiểm tra vùng phủ sóng trạm liên lạc thoại VHF AM không - địa và trạm ADS-B, trên cơ sở nhu cầu thực tiễn, tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành có liên quan của ICAO.

10. Chỉ đạo các tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn đường, giám sát, không lưu thực hiện các biện pháp giải quyết, khắc phục sau mỗi đợt bay.

Chương VI
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 69. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 5 năm 2014.

2. Trong trường hợp các văn bản được viện dẫn trong Thông tư này có những sửa đổi, bổ sung hoặc cập nhật thì áp dụng các sửa đổi, bổ sung hoặc cập nhật của văn bản mới tương ứng.

3. Bãi bỏ các Điều 41, 42, 43, 44, 45 và Điều 46 của Quyết định số 14/2007/QĐ-BGTVT ngày 26 tháng 3 năm 2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chế thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng.

Điều 70. Trách nhiệm thi hành

Chánh văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

Nơi nhận:
- Như Điều 70;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Cục Kiểm soát thủ tục hành chính (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng Thông tin điện tử Chính phủ;
- Trang Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, KHCN (10).

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

Phụ lục I
QUY TRÌNH ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ

(Ban hành kèm theo Thông tư số /TT-BGTVT ngày tháng năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Giai đoạn	Bước	Mô tả	Dữ liệu cần thiết	Sản phẩm	Các bên tham gia		Tài liệu tham chiếu
Đánh giá IFP dưới mặt đất	1	Rà soát độc lập Việc rà soát gói thiết kế IFP được thực hiện bởi một nhân viên thiết kế phương thức bay khác, không phải là người đã thực hiện thiết kế phương thức đó. • Khẳng định việc áp dụng đúng các tiêu chuẩn • Xác nhận tính toàn vẹn, chính xác của dữ liệu • Xác minh giải pháp giảm thiểu cho những khác biệt so với tiêu chuẩn thiết kế • Kiểm tra sơ đồ dự thảo đã được cung cấp và chính xác • Xác nhận FMS hoạt động tốt bằng cách sử dụng các công cụ máy tính giả định (nếu cần) • Thực hiện đánh giá chướng ngại vật theo các phương pháp trên mặt đất đã được Cơ quan quản lý nhà nước về hàng không phê duyệt đối với trường hợp tính toàn vẹn, chính xác của dữ liệu địa hình/chướng ngại vật không được đảm bảo (nếu cần thiết)	• Báo cáo chi tiết của thiết kế IFP	• Phê duyệt để tiếp tục quá trình phê duyệt	• Người thiết kế phương thức bay • Các bên liên quan như: - FVP -ARINC (công ty mã hóa cơ sở dữ liệu) -Cảng hàng không - Tổ chức thiết kế vùng trời	• Báo cáo đánh giá dưới mặt đất (GV)	• Tài liệu ICAO: (Doc) 8168, Tập I và II; các phụ ước (annexes) 4, 6, 10, 11, 14, 15; Doc 9368; Tài liệu (Doc) 9906, tập 1 và 2 • Tài liệu ARINC 424 • AIP •Các hướng dẫn của Cục HKVN
	2	Tiến hành đánh giá trước khi bay Xác định tác động của IFP đến hoạt động bay được thực hiện bởi người có kiến thức thích hợp bay về bay đánh giá (tốt nhất là người lái VFP). Mục tiêu của đánh giá trước khi bay là làm quen và xác định các vấn đề tiềm tàng trong việc thiết kế phương thức bay từ góc độ hoạt động bay. Các bước cần thiết tiếp theo trong quá trình đánh giá cũng được xác định. • Kiểm kê và rà soát gói IFP	• Gói IFP bao gồm: • mô tả đồ họa IFP • Các mẫu biểu cần nộp • Các sơ đồ/bản đồ • Hồ sơ bay kiểm tra đài/thiết bị dẫn đường sử dụng trong thiết kế phương thức bay	• Phê duyệt để tiếp tục quá trình đánh giá. Nếu cần thiết chỉnh sửa, chuyển IFP trở lại cho người thiết kế để bắt đầu lại từ đầu quá trình đánh giá sau khi điều chỉnh. • Xác định các bước tiếp theo	• FVP • Người thiết kế phương thức bay • Các bên liên quan khác, như: - Không lưu - Cảng hàng không - Nhà cung cấp dịch vụ bay đánh	• Báo cáo đánh giá trước bay	• Các phụ ước 4, 6, 10, 11, 14, 15 • Tài liệu ICAO (Doc) 8071 • Tài liệu ICAO (Doc) 8168, Tập I, II • Tài liệu hướng dẫn đảm bảo chất lượng cho công tác thiết kế phương thức bay (Doc

		• Đánh giá dữ liệu và việc mã hóa ARINC 424 • Xem xét các yêu cầu huấn luyện và khai thác đặc biệt • Phối hợp về các vấn đề khai thác • Xác định các bước cần thiết tiếp theo trong quá trình đánh giá	• Báo cáo đánh giá An toàn khi áp dụng	trong quá trình đánh giá • Lập lịch trình cho tổ bay và tàu bay theo • Xác định tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu và các đài dẫn đường cần thiết để tiến hành bay đánh giá • Xác định các yêu cầu bay kiểm tra liên quan tới bay đánh giá • Xác định yêu cầu đánh giá bằng thiết bị giả định • Đưa vào báo cáo đánh giá an toàn cuối cùng khi áp dụng	giá IFP		9906) • Tài liệu ARINC 424 • Các hướng dẫn của Cục HKVN • Các mẫu biểu của Cục HKVN
Đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định và Bay đánh giá	3	Đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định Bước khuyến nghị đối với các phương thức phức tạp hoặc các phương thức đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ/miễn trừ đối với các khác biệt so với tiêu chuẩn thiết kế • Kiểm tra các chi tiết và các miêu tả của sơ đồ • Đánh giá khả năng thực hiện bay và yếu tố con người • Thực hiện các nhiệm vụ đánh giá liên quan • Ghi chép việc bay đánh giá • Thể hiện kết quả ở dạng văn bản tài liệu	• Mô tả đồ họa IFP • Cơ sở dữ liệu IFP theo ARINC 424	• Đánh giá khả năng thực hiện bay • Đưa vào báo cáo đánh giá an toàn cuối cùng khi áp dụng • Các dữ liệu được ghi lại • Các phát hiện và giải pháp giảm thiểu về khai thác	• FVP • Tổ chức thiết kế phương thức bay khi phù hợp	• Báo cáo đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định • Các phát hiện và giải pháp giảm thiểu về khai thác	• Tài liệu hướng dẫn đảm bảo chất lượng cho công tác thiết kế phương thức bay (Doc 9906)
	4	Bay đánh giá IFP Thực hiện bay đánh giá để: • Kiểm tra dữ liệu • Xác minh các miêu tả và	• Gói bay đánh giá (FV) • Báo cáo	• IFP được phê duyệt • Các phát hiện và giải	• FVP • Tổ chức thiết kế phương	• Các phát hiện và giải	• Tài liệu về kiểm tra các phù trợ dẫn đường vô

		chi tiết của sơ đồ • Đánh giá chướng ngại vật • Đánh giá cơ sở hạ tầng sân bay • Đánh giá khả năng thực hiện bay và yếu tố con người • Thực hiện các nhiệm vụ đánh giá liên quan	Đánh giá SIM (nếu có sẵn)	pháp giảm thiểu về khai thác • Đưa vào báo cáo đánh giá an toàn cuối cùng khi áp dụng • Các dữ liệu được ghi lại	thức bay khi phù hợp	pháp giảm thiểu về khai thác • Các dữ liệu được ghi lại	tuyến (Doc 8071) • Tài liệu hướng dẫn đảm bảo chất lượng cho công tác thiết kế phương thức bay (Doc 9906) • Tiêu chuẩn về mô tả của Cơ quan quản lý nhà nước về hàng không • Tài liệu Doc 8168, Tập II
	5	Báo cáo đánh giá Bước cuối cùng này nhằm đảm bảo sự đầy đủ thích hợp của các báo cáo và biểu mẫu để phê duyệt toàn bộ gói thiết kế phương thức bay. Báo cáo đánh giá cần bao gồm các báo cáo của tất cả các bước đã thực hiện trong quá trình đánh giá.	• Các phát hiện và giải pháp giảm thiểu về khai thác • Các dữ liệu được ghi lại	• Báo cáo đánh giá • Báo cáo đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định. . Báo cáo bay bay đánh giá IFP (khi thực hiện)	• FVP và / hoặc • Tổ chức thiết kế phương thức bay	• Báo cáo GV • Báo cáo đánh giá IFP bằng thiết bị bay giả định • Báo cáo bay đánh giá IFP (khi thực hiện)	• Tài liệu hướng dẫn đảm bảo chất lượng cho công tác thiết kế phương thức bay (Doc 9906) • Các mẫu biểu của Cục HKVN

Phụ lục II

MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP (CẤP LẠI) GIẤY PHÉP TỔ CHỨC CUNG CẤP DỊCH VỤ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN (VÀ BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ)

(Ban hành kèm theo Thông tư số /TT-BGTVT ngày tháng năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

TÊN TỔ CHỨC ĐỀ NGHỊ	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: /.....	....., *ngày tháng năm 20.....*

ĐƠN ĐỀ NGHỊ

Cấp (cấp lại) Giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn (và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị)

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

Tổ chức đề nghị:..... địa chỉ: .....

.....

đề nghị Cục Hàng không Việt Nam cấp (cấp lại) Giấy phép tổ chức cung cấp dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn (và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị) cho:

1. Tổ chức:.....

   Địa chỉ (*Bưu điện, AFTN*):.....

2. Mục đích (*cung cấp dịch vụ*):.....

3. Phạm vi (*nêu rõ tên dịch vụ*):.....

4. Phương thức cung cấp dịch vụ: .....

5. Chế độ hoạt động *(24/24h/ban ngày/theo yêu cầu)*:.....

6. Ngày đưa vào khai thác *(đối với cơ sở mới)*:.....

7. Các giới hạn khai thác *(nếu có)*:.....

   Các tài liệu kèm theo:

   - .....;

   -.....;

Nơi nhận:	**TỔ CHỨC ĐỀ NGHỊ**
- Như trên;	
-	
- Lưu: VT, ...(..b).	*(Ký tên, đóng dấu)*

Phụ lục III

MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP (CẤP LẠI) GIẤY PHÉP KHAI THÁC HỆ THỐNG, THIẾT BỊ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN (VÀ BAY ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC BAY BẰNG THIẾT BỊ)

(Ban hành kèm theo Thông tư số /TT-BGTVT ngày tháng năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

TÊN TỔ CHỨC ĐỀ NGHỊ	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: /.....	....., *ngày tháng năm 20*.....

ĐƠN ĐỀ NGHỊ

Về việc cấp (cấp lại) Giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn (và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị)

Kính gửi: Cục Hàng không Việt Nam

- Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006;
- Căn cứ Thông tư..... của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống, thiết bị dẫn đường, giám sát và bay đánh giá phương thức bay bằng thiết bị;

(Doanh nghiệp đề nghị cấp Giấy phép khai thác) địa chỉ: .....

đề nghị Cục Hàng không Việt Nam cấp (cấp lại) Giấy phép khai thác hệ thống, thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn (và bay đánh giá phương thức bay) như sau:

1. Tên hệ thống kỹ thuật, thiết bị:
2. Mục đích sử dụng:
3. Phạm vi hoạt động:
4. Kiểu loại thiết bị:
5. Số sản xuất: máy chính máy dự phòng
6. Nơi sản xuất Năm sản xuất
7. Các tính năng kỹ thuật chính của hệ thống kỹ thuật, thiết bị
8. Mã số, địa chỉ kỹ thuật
9. Địa điểm, tọa độ đặt thiết bị
10. Thời gian hoạt động hàng ngày
11. Phương thức khai thác
12. Thời gian dự kiến đưa vào hoạt động

Các Phụ đính

(Doanh nghiệp đề nghị cấp Giấy phép khai thác) sẽ thực hiện đầy đủ các quy định, hướng dẫn liên quan và nộp lệ phí theo quy định.

Nơi nhận:	**THỦ TRƯỞNG**
- Như trên;	**DOANH NGHIỆP ĐỀ NGHỊ**
-	
- Lưu: VT, ...(..b)	*(Ký tên, đóng dấu)*