

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 14/2007/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 26 tháng 3 năm 2007

QUYẾT ĐỊNH

**ban hành Quy chế thông tin, dẫn đường,
 giám sát hàng không dân dụng**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

*Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP
 ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính
 phủ quy định chức năng nhiệm vụ, quyền
 hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông
 vận tải;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận
 tải và Cục trưởng Cục Hàng không Việt
 Nam,*

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết
 định này “Quy chế thông tin, dẫn đường,
 giám sát hàng không dân dụng”.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực
 sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Bãi bỏ Quyết định số 39/2005/QĐ-
 BGTVT ngày 26 tháng 8 năm 2005 của
 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc
 ban hành “Quy chế công tác thông tin,
 dẫn đường, giám sát hàng không dân
 dụng”.

Điều 3. Chánh Văn phòng, 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
 Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng

QUY CHẾ

thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng

(ban hành kèm theo Quyết định số 14/2007/QĐ-BGTVT ngày 26 tháng 3 năm 2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

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

1. Quy chế này quy định về việc cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; nhân viên thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; sử dụng tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không; kiểm tra mặt đất và bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không; trách nhiệm của tổ chức, cá nhân có liên quan đến dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

2. Quy chế này áp dụng đối với các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không, nhân viên thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không và các tổ chức, cá nhân khác có

liên quan đến dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

Điều 2. Quy ước viết tắt

Trong Quy chế này, các chữ viết tắt dưới đây được hiểu như sau:

1. AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network): Mạng viễn thông cố định hàng không.

2. AIDC (Air Traffic Service Interfacility Data Communication): Liên lạc dữ liệu giữa các phương tiện thuộc dịch vụ không lưu.

3. AMHS (Air Traffic Service Message Handling System): Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu.

4. ATN (Aeronautical Telecommunication Network): Mạng viễn thông hàng không.

5. ATIS (Automatic Terminal Information Service): Dịch vụ thông báo tự động tại khu vực sân bay.

6. AMSS (Automatic Message Switching System): Hệ thống chuyển điện văn tự động.

7. AIRAC (Aeronautical Information

Regulation and control): Kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không.

8. ATS/DS (Air Traffic Service/Direct Speech): Liên lạc trực thoại không lưu.

9. AIS (Aeronautical Information Service): Dịch vụ thông báo tin tức hàng không.

10. CNS (Communication Navigation Surveillance): Thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không.

11. CPDLC (Controller Pilot Data link Communication): Liên lạc dữ liệu giữa tổ lái và kiểm soát viên không lưu.

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

13. FDP (Flight Plan Data Processing): Xử lý dữ liệu kế hoạch bay.

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

15. GP (Glide Path): Đài chỉ góc hạ cánh thuộc hệ thống ILS.

16. HF (High Frequency): Sóng ngắn.

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

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

19. LLZ (Localizer): Đài chỉ hướng hạ cánh thuộc hệ thống ILS.

20. MM (Middle Marker): Đài chỉ mốc vô tuyến giữa.

21. NOTAM (Notice to Airman): Điện văn thông báo tin tức hàng không.

22. NDB (Non Directional radio Beacon): Đài dẫn đường vô hướng.

23. OM (Outer Marker): Đài chỉ mốc vô tuyến ngoài.

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

25. RDP (Radar Data Processing): Xử lý dữ liệu ra đa.

26. SSB (Single Side Band): Đơn biên.

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

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

29. VHF (Very High Frequency): Sóng cực ngắn.

30. VOR (Very high Frequency Omnidirectional radio Range): Đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn.

31. WGS-84 (World Geodetic System): Hệ tọa độ toàn cầu.

Điều 3. Giải thích thuật ngữ

Trong Quy chế này, các thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. “Bảo dưỡng” là việc kiểm tra đánh

giá, vệ sinh công nghiệp, hiệu chỉnh hoặc thay thế bộ phận không đủ tiêu chuẩn khai thác.

2. “Cải tiến” là sự thay đổi của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS hoặc bộ phận của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị đó phù hợp với tiêu chuẩn đã phê chuẩn.

3. “Cơ sở kiểm soát tiếp cận” là một đơn vị có chức năng cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đối với các chuyến bay có kiểm soát đi hoặc đến một hoặc nhiều sân bay.

4. “Cơ sở điều hành bay” là các trung tâm kiểm soát đường dài, cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay, bộ phận kiểm soát mặt đất.

5. “Chỉ danh địa điểm” là nhóm mã 04 chữ cái lập theo quy tắc của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế và được chỉ định để ký hiệu vị trí của một đài cố định hàng không.

6. “Đài kiểm soát tại sân bay” là một đơn vị có chức năng cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đối với hoạt động bay tại sân bay.

7. “Độ chính xác” là mức độ phù hợp giữa giá trị dự đoán hoặc giá trị đo được và giá trị thực.

8. “Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị” là văn bản chứng nhận các hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS đáp ứng điều kiện đảm bảo an toàn cho hoạt động bay khi đưa vào khai thác.

9. “Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS” là hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị đang được sử dụng, sẵn sàng đưa vào sử dụng để cung cấp dịch vụ CNS.

10. “Liên lạc không - địa” là liên lạc hai chiều giữa các tàu bay với các đài hoặc các địa điểm trên mặt đất.

11. “Mạng viễn thông cố định hàng không” là hệ thống toàn cầu các mạng viễn thông cố định hàng không, thuộc dịch vụ thông tin cố định hàng không để trao đổi điện văn, dữ liệu kỹ thuật số giữa các đài cố định hàng không có cùng hoặc tương thích về đặc tính thông tin.

12. “Mức độ sẵn sàng” là tỷ số giữa thời gian khai thác thực tế và thời gian khai thác theo quy định.

13. “Nhiều có hại” là nhiều làm nguy hại đến hoạt động của nghiệp vụ vô tuyến điện hợp pháp hoặc cản trở, làm gián đoạn dịch vụ vô tuyến điện đang được phép khai thác.

14. “Phổ tần số vô tuyến điện” là dãy các tần số của sóng vô tuyến điện.

15. “Sóng vô tuyến điện” là các sóng điện từ có tần số thấp hơn ba nghìn

gigahéc (3000 GHz) truyền lan trong không gian không có dẫn sóng nhân tạo.

16. “Sửa chữa” là phục hồi hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS để đạt tình trạng hoạt động bình thường phù hợp với tiêu chuẩn đã phê chuẩn.

17. “Sửa chữa lớn” là việc sửa chữa mà nếu thực hiện không thích hợp có thể gây ảnh hưởng bất lợi tới độ bền cấu trúc, đặc tính kỹ thuật, tính năng, quá trình hoạt động hoặc các phẩm chất khác của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS, làm ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay; hoặc là một dạng sửa chữa không được thực hiện theo các thông lệ bình thường hoặc không thể thực hiện bằng các phương thức cơ bản.

18. “Thông báo bắt buộc” là các quyết định hoặc chỉ thị của các cơ quan quản lý nhà nước hoặc thông báo của các nhà sản xuất, bắt buộc thực hiện đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS.

19. “Thông báo tự động tại khu vực sân bay” là việc cung cấp cho tàu bay đang hạ cánh, cất cánh về thông tin hiện hành một cách thường xuyên 24 giờ/ngày hoặc một phần thời gian quy định trong ngày, bằng đường truyền dữ liệu hoặc bằng thoại phát thanh lặp đi lặp lại liên tục.

20. “Tính toàn vẹn” là mức độ đảm

bảo mà một dữ liệu hàng không và giá trị của nó không bị mất hoặc bị thay đổi so với dữ liệu gốc hoặc dữ liệu bổ sung đã được phép.

21. “Trung tâm kiểm soát đường dài” là một đơn vị có chức năng cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đối với các chuyến bay có kiểm soát, trong vùng kiểm soát thuộc phạm vi trách nhiệm của mình.

Chương II

TRANG BỊ, THIẾT BỊ CNS; CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ CNS; SỬ DỤNG DỊCH VỤ CNS

Điều 4. Công bố thông tin về hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam thống nhất quản lý và công bố thông tin về tính năng, thông số liên quan đến khai thác của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS.

Điều 5. Tiêu chuẩn hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải đáp ứng tiêu chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam quy định hoặc thừa nhận phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO.

2. Trong trường hợp bị ảnh hưởng bởi

địa hình nơi lắp đặt hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS, tùy từng trường hợp mà Cục Hàng không Việt Nam cho phép khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị với điều kiện hạn chế.

3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam thông báo sự khác biệt giữa tiêu chuẩn đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS của Việt Nam và của ICAO.

Điều 6. Bảo vệ an toàn hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Bảo vệ an toàn hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS và an ninh thông tin là trách nhiệm của cơ quan nhà nước, tổ chức và cá nhân.

2. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải áp dụng các biện pháp đảm bảo an toàn đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS của mình.

Điều 7. Lắp đặt, cải tạo, nâng cấp hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Việc lắp đặt, cải tạo, nâng cấp hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải tuân theo kế hoạch phát triển hệ thống cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đáp ứng yêu cầu thực tiễn phục vụ hoạt động bay và phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

2. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS nhập khẩu phải đảm bảo tiêu chuẩn

tương thích điện từ, quy hoạch phổ tần số theo quy định của pháp luật về tần số vô tuyến điện.

Điều 8. Lắp đặt và khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS trên tàu bay

1. Tàu bay dân dụng Việt Nam phải được lắp đặt hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phù hợp với tiêu chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam quy định hoặc thừa nhận phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO.

2. Tàu bay dân dụng nước ngoài hoạt động trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý phải được lắp đặt các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO.

3. Việc khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS trên tàu bay tuân thủ theo quy định về khai thác tàu bay.

Điều 9. Tài liệu khai thác, bảo dưỡng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS có trách nhiệm xây dựng, ban hành tài liệu khai thác, bảo dưỡng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS theo quy định; trường hợp hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS được sản xuất ở nước ngoài thì có thể sử dụng tài liệu của nhà sản xuất hệ thống kỹ thuật,

trang bị, thiết bị đó; tài liệu khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải có bản tiếng Việt.

2. Khi có thay đổi kết cấu, sửa chữa lớn hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS thì doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS phải sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác, bảo dưỡng cho phù hợp.

Điều 10. Mã số, địa chỉ kỹ thuật hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Mã số, địa chỉ kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS được quy định thống nhất trong toàn ngành hàng không dân dụng Việt Nam, phù hợp với việc phân bổ và tiêu chuẩn của ICAO, bao gồm:

a) Địa chỉ 24 bit tàu bay mang quốc tịch Việt Nam;

b) Chỉ danh địa điểm mạng AFTN;

c) Địa chỉ đầu cuối mạng AFTN;

d) Địa chỉ đầu cuối AMHS mạng ATN;

đ) Địa chỉ đầu cuối CPDLC;

e) Mã nhận dạng đài dẫn đường vô tuyến;

g) Mã nhận dạng hệ thống ra đa giám sát sơ cấp PSR, hệ thống ra đa giám sát thứ cấp SSR, hệ thống xử lý dữ liệu ra đa RDP, hệ thống xử lý dữ liệu kế hoạch bay FDP.

2. Mã số, địa chỉ kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS do Cục Hàng không Việt Nam cấp theo đề nghị của doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS, của người khai thác tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

3. Cục Hàng không Việt Nam lập sổ đăng ký mã số, địa chỉ kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS và thông báo cho ICAO.

Điều 11. Thiết lập kênh thông tin liên lạc hàng không

Việc thiết lập kênh thông tin và đường truyền dẫn sau đây phải được Cục Hàng không Việt Nam cho phép:

1. Kênh thông tin liên lạc: trực thoại không lưu ATS/DS, viễn thông cố định hàng không AFTN, liên lạc điện văn dịch vụ không lưu AMHS, liên lạc dữ liệu giữa các phương tiện thuộc dịch vụ không lưu AIDC;

2. Đường truyền dẫn phục vụ điều khiển xa các đài thu phát VHF không-địa, truyền dẫn dữ liệu ra đa của các hệ thống ra đa giám sát sơ cấp, thứ cấp, truyền dẫn dữ liệu giám sát tự động phụ thuộc ADS và liên lạc CPDLC.

Điều 12. Kết nối sử dụng thông tin, dữ liệu trên kênh thông tin liên lạc hàng không

1. Việc kết nối để sử dụng thông tin,

dữ liệu trên các kênh thông tin liên lạc, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS giữa các tổ chức trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam được thực hiện để phục vụ cho quản lý hoạt động bay.

2. Việc kết nối để sử dụng thông tin, dữ liệu trên kênh thông tin liên lạc, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS giữa các tổ chức trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam và các tổ chức ngoài ngành chỉ được thực hiện để phục vụ cho công tác quản lý, sử dụng vùng trời, đảm bảo an ninh quốc phòng, quản lý hoạt động bay.

3. Việc kết nối quy định tại khoản 1 và 2 Điều này phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận, trừ trường hợp kết nối giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ trong cùng một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Điều 13. Thuê phương tiện viễn thông phục vụ cho dịch vụ CNS

Các doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS được phép thuê các phương tiện, dịch vụ viễn thông của các nhà cung cấp khác để hoạt động. Các phương tiện, dịch vụ thuê phải đáp ứng các yêu cầu về độ chính xác, tính toàn vẹn và mức độ sẵn sàng của dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Điều 14. Thời gian sử dụng đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải sử dụng thống nhất giờ UTC.

2. Một ngày gồm 24 giờ, bắt đầu từ 00.01 và được cài đặt như sau:

a) Đối với thiết bị liên lạc thoại, điện văn, dữ liệu: gồm 06 chữ số, hai chữ số đầu hiển thị ngày trong tháng, 04 chữ số còn lại hiển thị giờ và phút UTC;

b) Đối với các thiết bị khác: gồm 04 chữ số hiển thị giờ và phút UTC.

Điều 15. Tọa độ của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Vị trí phát sóng của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS được xác định và công bố theo hệ tọa độ toàn cầu (WGS-84). Việc đo đạc, xác định tọa độ phải do tổ chức có chức năng phù hợp thực hiện.

2. Yêu cầu về cấp độ chính xác của dữ liệu tọa độ công bố của từng loại hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS tuân thủ theo tiêu chuẩn tại Phụ ước 15 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế - Dịch vụ thông báo tin tức hàng không.

3. Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt và công bố dữ liệu tọa độ của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS.

Điều 16. Ghi, lưu trữ thông tin cung cấp dịch vụ CNS

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải có hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị ghi và lưu trữ chính xác, đầy đủ thông tin về các cuộc liên lạc thoại, liên lạc dữ liệu, dữ liệu và hình ảnh của các dịch vụ do mình cung cấp. Thời gian lưu trữ như sau:

a) Tối thiểu là 30 ngày đối với các kênh: liên lạc không - địa bằng thoại và dữ liệu CPDLC phục vụ điều hành bay; liên lạc trực thoại không lưu (kênh riêng, điện thoại); liên lạc dữ liệu giữa các cơ sở điều hành bay và giữa các cơ sở điều hành bay với các cơ quan khác có liên quan đến hoạt động bay được ấn định trong tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay; liên lạc cố định hàng không AFTN và liên lạc điện văn dịch vụ không lưu AMHS;

b) Tối thiểu là 15 ngày đối với: dữ liệu, hình ảnh nhận được từ các hệ thống ra đa giám sát sơ cấp, ra đa giám sát thứ cấp, giám sát tự động phụ thuộc phục vụ cho dịch vụ điều hành bay và giám sát hoạt động bay.

2. Trong trường hợp các cuộc liên lạc, dữ liệu và hình ảnh lưu trữ có liên quan đến việc điều tra tai nạn và sự cố thì thời hạn lưu trữ được kéo dài và do cơ quan điều tra ấn định trước khi hết thời hạn quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Ngoài quy định tại khoản 1 và 2

Điều này, việc lưu trữ tài liệu phải theo quy định của pháp luật về lưu trữ.

Điều 17. Thiết bị dự phòng

1. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS vô tuyến điện hàng không tối thiểu phải có cấu hình kép hoặc thiết bị dự phòng độc lập để thay thế khi thiết bị chính không đảm bảo hoạt động bình thường.

2. Thiết bị dự phòng phải đáp ứng tính năng, tiêu chuẩn kỹ thuật như thiết bị chính và bảo đảm sẵn sàng hoạt động.

Điều 18. Nguồn điện chính và dự phòng

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải bố trí nguồn điện chính và dự phòng cho hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS. Nguồn điện chính và dự phòng phải tuân theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS và theo yêu cầu dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

2. Đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị điều hành bay tại cơ sở điều hành bay, nguồn điện phải là nguồn điện liên tục, không ngắt.

3. Đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này, việc chuyển đổi từ nguồn điện chính sang nguồn điện dự phòng phải được thực hiện tự động; thời gian chuyển đổi tối đa của từng loại hệ

thông kỹ thuật, trang bị, thiết bị phải tuân theo tiêu chuẩn quy định tại Phụ ước 14 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế và theo yêu cầu của dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Điều 19. Các tài liệu phải có tại cơ sở cung cấp dịch vụ CNS

Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải bảo đảm có các tài liệu sau đây với nội dung đầy đủ và đang còn hiệu lực:

1. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Pháp lệnh Bưu chính Viễn thông, Nghị định về quản lý hoạt động bay, Quy chế không lưu hàng không dân dụng Việt Nam, Quy chế thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng, Quy chế thông báo tin tức hàng không, Quy chế tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng;

2. Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS;

3. Giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông cấp cho thiết bị thu - phát sóng vô tuyến điện;

4. Tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS; tài liệu ghi chép khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa; biên bản kỹ thuật, thống kê kỹ thuật, báo cáo kỹ thuật;

5. Tài liệu tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành về các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS của ICAO.

Điều 20. Bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải được bảo dưỡng, sửa chữa theo đúng tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, sửa chữa quy định tại Điều 9 của Quy chế này.

2. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải tổ chức bộ phận bảo dưỡng, sửa chữa hoặc thuê bảo dưỡng, sửa chữa trên cơ sở hợp đồng bằng văn bản với tổ chức bảo dưỡng, sửa chữa; tổ chức giám sát quy trình bảo dưỡng, sửa chữa theo quy định trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, sửa chữa và duy trì tiêu chuẩn, thông số kỹ thuật ghi trong giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị.

3. Việc sửa chữa lớn các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS chỉ được thực hiện ở cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa CNS được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

4. Thiết bị đo lường, kiểm chuẩn phục vụ công tác kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải được kiểm định, hiệu chuẩn theo quy định của pháp luật về đo lường.

Điều 21. Giấy phép khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ CNS

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS phải được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép khai thác.

2. Điều kiện cấp giấy phép khai thác cho cơ sở cung cấp dịch vụ CNS bao gồm:

a) Có tổ chức bộ máy cung cấp dịch vụ CNS phù hợp;

b) Có đủ hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS, có giấy phép khai thác theo quy định;

c) Có đủ nhân viên CNS, có giấy phép nhân viên hàng không theo quy định;

d) Có đủ tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa phù hợp.

3. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS phải gửi đến Cục Hàng không Việt Nam hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ CNS, bao gồm các tài liệu sau đây:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ CNS bao gồm các thông tin: Tên, địa chỉ doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS đề nghị cấp; tên, địa chỉ của cơ sở cung cấp dịch vụ CNS; mục đích, phạm vi, phương thức cung cấp dịch vụ CNS;

b) Báo cáo về tổ chức bộ máy, cơ sở hạ tầng, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị;

c) Danh sách nhân viên CNS, hệ thống kỹ thuật, thiết bị được cấp giấy phép;

d) Hệ thống tài liệu hướng dẫn khai thác;

đ) Biên lai hoặc giấy tờ xác nhận việc nộp lệ phí.

4. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định hồ sơ, kiểm tra thực tế tại cơ sở và quyết định việc cấp Giấy phép khai thác cho cơ sở cung cấp dịch vụ CNS. Trong trường hợp từ chối đơn đề nghị thì phải thông báo bằng văn bản cho người đề nghị biết và nêu rõ lý do. Trong quá trình thẩm định, kiểm tra, Cục Hàng không Việt Nam có quyền yêu cầu người nộp hồ sơ bổ sung những tài liệu liên quan hoặc giải trình trực tiếp.

5. Thời hạn hiệu lực của Giấy phép khai thác của cơ sở cung cấp dịch vụ CNS là 5 năm.

6. Giấy phép khai thác của Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS bị thu hồi trong những trường hợp sau đây:

a) Cơ sở cung cấp dịch vụ CNS không còn đáp ứng đủ điều kiện hoạt động;

b) Vi phạm nghiêm trọng quy định của pháp luật về cung cấp dịch vụ CNS.

Điều 22. Cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

Cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

1. Có đội ngũ nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt, kiểm tra chất lượng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS được đào tạo, huấn luyện, có chứng chỉ chuyên môn phù hợp;

2. Có nhà xưởng bảo đảm tiêu chuẩn về không gian, nhiệt độ, môi trường, ánh sáng và tiếng ồn;

3. Có thiết bị đo lường, dụng cụ, phương tiện, nguyên vật liệu, phụ tùng thay thế đầy đủ theo quy định của nhà sản xuất hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị;

4. Có tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, sửa chữa, lắp đặt hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị;

5. Có hệ thống ghi, thống kê, lưu trữ biên bản kỹ thuật, báo cáo kỹ thuật;

6. Có phương tiện và phương án phòng cháy, chữa cháy tại chỗ.

Điều 23. Ghi thông tin về bảo dưỡng, sửa chữa, cải tiến hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Việc bảo dưỡng, sửa chữa, cải tiến hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải được ghi đầy đủ, rõ ràng trong nhật ký hoặc bằng hình thức lưu trữ khác.

2. Bản ghi thông tin về bảo dưỡng, sửa chữa, cải tiến hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải có các nội dung sau đây:

a) Ngày bảo dưỡng, sửa chữa, cải tiến;

b) Tình trạng của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị;

c) Nội dung, biện pháp đã bảo dưỡng, sửa chữa, cải tiến;

d) Việc thực hiện các thông báo bắt buộc.

3. Khi chuyển giao hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS từ bộ phận khai thác này sang bộ phận khai thác khác phải chuyên kèm hồ sơ, tài liệu, bản ghi thông tin liên quan đến hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị đó.

4. Thông tin, dữ liệu về bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS phải được lưu trữ dài hạn.

Điều 24. Thông báo tình trạng hoạt động của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ CNS có trách nhiệm sau đây:

a) Thông báo về tình trạng hoạt động của các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS cho cơ sở thông báo tin tức hàng

không, cơ sở điều hành bay có liên quan theo Quy chế thông báo tin tức hàng không;

b) Trong trường hợp hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị dẫn đường vô tuyến, hệ thống đèn tín hiệu tại sân bay phục vụ cho việc tiếp cận, cất cánh, hạ cánh hoạt động không bình thường, phải thông báo ngay cho đài kiểm soát tại sân bay và cơ sở kiểm soát tiếp cận.

2. Tổ chức sử dụng dịch vụ CNS có trách nhiệm sau đây:

a) Thông báo ngay cho các cơ sở điều hành bay có liên quan trực tiếp về tình trạng bất thường của các dịch vụ CNS; trong trường hợp này, ngay sau khi tàu bay hạ cánh, người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho phòng thủ tục bay theo Quy chế thông báo tin tức hàng không;

b) Báo cáo với Cục Hàng không Việt Nam, thông báo cho doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS có liên quan về chất lượng dịch vụ CNS trong trường hợp bất thường.

Điều 25. Báo cáo tình trạng kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS có trách nhiệm báo cáo với Cục Hàng không Việt Nam về tình trạng kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS trong trường hợp sau đây:

a) Có sự cố, tai nạn tàu bay liên quan đến cơ sở cung cấp dịch vụ CNS;

b) Theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

2. Việc báo cáo quy định tại khoản 1 Điều này thực hiện theo mẫu do Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

Điều 26. Cấp giấy chứng nhận kỹ thuật cho hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS

1. Hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS được quy định tại Điều 27 của Quy chế này khi được sản xuất hoặc cải tiến tại Việt Nam phải được Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp giấy chứng nhận kỹ thuật.

2. Điều kiện cấp giấy chứng nhận kỹ thuật cho hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm:

a) Việc sản xuất hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS tuân thủ tiêu chuẩn theo quy định;

b) Có biên bản nghiệm thu kết quả hoạt động thử, được Cục Hàng không Việt Nam công nhận;

c) Tuân thủ quy định của pháp luật về bưu chính, viễn thông đối với hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị thu, phát sóng vô tuyến điện.

3. Các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS hoạt động thử phải đáp ứng các yêu cầu về tính năng, tiêu chuẩn kỹ thuật và tiêu chuẩn khai thác.

4. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn việc thực hiện hoạt động thử, giám sát, phê duyệt kết quả hoạt động thử hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS.

Điều 27. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS phải cấp giấy phép khai thác

Các hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS sau đây phải được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép khai thác trước khi chính thức đưa vào khai thác:

1. Đài thu phát VHF không - địa bằng thoại hoặc bằng dữ liệu, hoặc bằng thoại và dữ liệu;

2. Đài thu phát HF không - địa bằng thoại hoặc bằng dữ liệu;

3. Hệ thống chuyển điện văn tự động AMSS mạng viễn thông cố định hàng không AFTN;

4. Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu AMHS mạng viễn thông hàng không ATN;

5. Hệ thống chuyển mạch thoại VCCS;

6. Hệ thống ghi âm;

7. Đài dẫn đường vô hướng NDB;

8. Đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn VOR;

9. Đài đo cự ly bằng vô tuyến DME;

10. Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS;

11. Hệ thống tăng cường độ chính xác tín hiệu vệ tinh dẫn đường, đặt trên mặt đất GBAS;

12. Hệ thống ra đa giám sát sơ cấp PSR;

13. Hệ thống ra đa giám sát thứ cấp SSR;

14. Hệ thống xử lý dữ liệu ra đa RDP; Hệ thống xử lý dữ liệu bay FDP;

15. Hệ thống đèn tín hiệu, biển báo tại cảng Hàng không, sân bay;

16. Hệ thống thông báo tự động tại khu vực sân bay ATIS.

Điều 28. Điều kiện, thủ tục cấp giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS

1. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS được cấp giấy phép khai thác khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Đáp ứng tiêu chuẩn hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS theo quy định tại khoản 1 Điều 5 của Quy chế này;

b) Có giấy chứng nhận kỹ thuật theo quy định tại khoản 1 Điều 26 của Quy chế này đối với hệ thống kỹ thuật, thiết bị được sản xuất hoặc cải tiến tại Việt Nam;

c) Đối với thiết bị thu phát sóng vô tuyến điện, có giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông cấp;

d) Có tài liệu kỹ thuật, khai thác, bảo dưỡng;

đ) Có thiết bị dự phòng và nguồn điện đáp ứng quy định tại Điều 17, 18 của Quy chế này;

e) Có biên bản nghiệm thu hoàn thành công trình đưa vào sử dụng; đối với hệ thống đèn tín hiệu sân bay, phải có sơ đồ bản vẽ hoàn công;

g) Mã số địa chỉ kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, thiết bị theo quy định (nếu có);

h) Có tài liệu phương thức thực hành bay đối với đài phụ trợ dẫn đường;

i) Có thiết bị ghi và lưu trữ theo quy định tại Điều 16 của Quy chế này;

k) Đối với thiết bị phụ trợ dẫn đường, giám sát hàng không được đầu tư, lắp đặt mới, phải có biên bản kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu và đạt tiêu chuẩn đưa vào khai thác được Cục Hàng không Việt Nam công nhận; trường hợp điều chuyển thiết bị dẫn đường vô hướng NDB để lắp đặt tại vị trí khác, được phép sử dụng kết quả bay kiểm tra của tàu bay thương mại để xem xét đưa vào khai thác;

l) Có đường truyền dẫn, điều khiển xa và thiết bị có liên quan (nếu cần).

2. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS phải gửi đến Cục Hàng không Việt Nam hồ sơ đề nghị cấp giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS, bao gồm các tài liệu sau đây:

a) Đơn đề nghị cấp giấy phép khai thác bao gồm các thông tin: tên, địa chỉ doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS đề nghị cấp; tên hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS; mục đích, phạm vi, phương thức khai thác;

b) Báo cáo kỹ thuật về hệ thống kỹ thuật, thiết bị; báo cáo giải trình điều kiện quy định tại các điểm a, đ, g, i, l khoản 1 Điều này;

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

d) Tài liệu quy định tại các điểm b, c, đ, e, h, k khoản 1 Điều này;

đ) Biên lai hoặc giấy tờ xác nhận việc nộp lệ phí.

3. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định hồ sơ, kiểm tra thực tế hệ thống kỹ thuật, thiết bị và quyết định việc cấp giấy phép khai thác cho hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS. Trong trường hợp từ chối đơn đề nghị thì phải thông báo bằng văn bản cho người đề nghị biết và

nêu rõ lý do. Trong quá trình thẩm định, kiểm tra, Cục Hàng không Việt Nam có quyền yêu cầu người nộp hồ sơ bổ sung những tài liệu liên quan hoặc giải trình trực tiếp.

4. Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS có thời hạn hiệu lực là 2 năm và bao gồm các nội dung sau đây:

- a) Tên, chức năng của doanh nghiệp được cấp giấy phép;
- b) Kiểu loại hệ thống kỹ thuật, thiết bị;
- c) Số xuất xưởng, nơi sản xuất, năm sản xuất;
- d) Các tính năng kỹ thuật chính của hệ thống kỹ thuật, thiết bị;
- đ) Mã số, địa chỉ kỹ thuật của hệ thống kỹ thuật, thiết bị;
- e) Địa điểm đặt hệ thống kỹ thuật, thiết bị;
- g) Ngày đưa vào khai thác/giờ hoạt động;
- h) Thời hạn của giấy phép.

5. Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS bị thu hồi trong các trường hợp sau đây:

- a) Việc sử dụng hệ thống kỹ thuật, thiết bị không đúng nội dung của giấy phép khai thác;

- b) Hệ thống kỹ thuật, thiết bị không còn đáp ứng các điều kiện cấp giấy phép khai thác;

- c) Giấy phép bị tẩy xóa, sửa chữa;

- d) Các trường hợp khác theo quy định của pháp luật.

6. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS bị thu hồi giấy phép khai thác phải đình chỉ hoạt động ngay.

Điều 29. Sử dụng dịch vụ CNS

1. Dịch vụ CNS được thiết lập nhằm phục vụ và bảo đảm an toàn cho hoạt động bay dân dụng.

2. Việc sử dụng dịch vụ CNS cho hoạt động bay hàng không chung, hoạt động của tàu bay công vụ trên cơ sở hợp đồng giữa doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS với tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ.

Điều 30. Ủy quyền cung cấp dịch vụ CNS cho các tổ chức nước ngoài

1. Tổ chức nước ngoài chỉ được cung cấp hoặc tham gia cung cấp dịch vụ CNS trong vùng trời Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép.

2. Cục Hàng không Việt Nam quy định trách nhiệm đối với việc cung cấp các dịch vụ CNS quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 31. Hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng dịch vụ CNS

1. Việc hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng dịch vụ CNS, sử dụng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS trong cơ sở điều hành bay phải được quy định cụ thể trong tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay hoặc bằng văn bản riêng.

2. Cơ sở điều hành bay và cơ sở cung cấp dịch vụ CNS có liên quan trong cùng khu vực có trách nhiệm ký văn bản hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng dịch vụ CNS, sử dụng thiết bị phụ trợ dẫn đường đường dài và ra đa giám sát.

3. Cơ sở kiểm soát tiếp cận và cơ sở cung cấp dịch vụ CNS trong cùng khu vực sân bay có trách nhiệm ký văn bản hiệp đồng trách nhiệm cung cấp và sử dụng dịch vụ CNS, sử dụng thiết bị phụ trợ dẫn đường trong khu vực sân bay, hệ thống đèn tín hiệu, biển báo tại sân bay, hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS.

Ở những sân bay không có cơ sở kiểm soát tiếp cận thì do đài kiểm soát tại sân bay ký kết. Văn bản hiệp đồng phải chú ý trường hợp thay đổi đường cất hạ cánh, chế độ sử dụng các đường cất hạ cánh, chế độ khai thác các hệ thống đèn tín hiệu sân bay theo từng điều kiện thời tiết cụ thể.

4. Việc cơ sở cung cấp dịch vụ CNS thuê dịch vụ viễn thông liên quan đến

việc cung cấp dịch vụ CNS của tổ chức không phải là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đảm bảo các tiêu chuẩn được quy định tại Quy chế này và trên cơ sở văn bản hợp đồng. Trường hợp thuê dịch vụ của tổ chức nước ngoài thì văn bản hợp đồng phải được trình Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.

Điều 32. Chấm dứt khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS

Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS muốn chấm dứt khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS được quy định tại Điều 27 của Quy chế này phải có văn bản đề nghị và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

Chương III

NHÂN VIÊN THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG

Điều 33. Nhân viên CNS

1. Nhân viên CNS bao gồm:

- a) Nhân viên khai thác truyền tin AFTN;
- b) Nhân viên kỹ thuật CNS;
- c) Nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phụ trợ dẫn đường, giám sát hàng không.

2. Doanh nghiệp tham gia cung cấp

dịch vụ CNS phải bố trí đủ nhân viên phù hợp với vị trí được phân công tại cơ sở cung cấp dịch vụ CNS.

3. Nhân viên khai thác truyền tin AFTN, nhân viên kỹ thuật CNS khai thác thiết bị thông tin VHF không - địa, nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không phải được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy phép.

4. Nhân viên CNS phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau đây:

- a) Có chứng chỉ chuyên môn phù hợp;
- b) Được huấn luyện nghiệp vụ.

Điều 34. Chức trách, nhiệm vụ của nhân viên khai thác truyền tin AFTN

1. Đảm bảo việc thu nhận, xử lý, lưu trữ và chuyển tiếp điện văn AFTN được kịp thời, thông suốt, chính xác.

2. Theo dõi tình trạng hoạt động của hệ thống AMSS, thiết bị đầu cuối AFTN, kênh liên lạc theo vị trí được phân công; thông báo cho nhân viên kỹ thuật để xử lý kịp thời các hiện tượng hỏng hóc, sự cố kỹ thuật; xử lý kịp thời các trường hợp trục trặc về khai thác của hệ thống AMSS, thiết bị đầu cuối AFTN.

3. Duy trì việc ghi chép nhật ký khai thác hệ thống AMSS, thiết bị, kênh liên lạc AFTN theo vị trí được phân công.

4. Đảm bảo chế độ trực tại vị trí làm việc theo đúng quy định và thực hiện các nhiệm vụ khác có liên quan khi cấp trên phân công.

Điều 35. Chức trách, nhiệm vụ của nhân viên kỹ thuật CNS

1. Nhân viên kỹ thuật CNS có chức trách, nhiệm vụ sau đây:

a) Duy trì hoạt động của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS theo vị trí được phân công;

b) Bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS theo vị trí được phân công;

c) Theo dõi các thông số kỹ thuật, tình trạng hoạt động của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS đang khai thác; xử lý kịp thời các trường hợp trục trặc về khai thác của hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS theo vị trí được phân công; có phương án đảm bảo kỹ thuật để phục vụ nhiệm vụ điều hành bay và kiểm soát không lưu một cách an toàn;

d) Duy trì việc ghi chép nhật ký khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống, thiết bị CNS theo vị trí được phân công; ghi, thống kê biên bản kỹ thuật, báo cáo kỹ thuật;

đ) Đảm bảo chế độ trực tại vị trí làm

việc theo đúng quy định và thực hiện các nhiệm vụ khác có liên quan khi cấp trên phân công.

2. Ngoài các chức trách, nhiệm vụ quy định tại khoản 1 Điều này, nhân viên kỹ thuật CNS khai thác thiết bị thông tin VHF không - địa còn phải bảo đảm thông tin liên lạc VHF không - địa hai chiều trực tiếp, liên tục, nhanh chóng, không bị nhiễu giữa kiểm soát viên không lưu và tổ lái.

Điều 36. Chức trách, nhiệm vụ của nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không

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

2. Thông báo thông số của thiết bị phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không để nhân viên kỹ thuật mặt đất hiệu chỉnh theo tiêu chuẩn quy định.

3. Xác nhận chất lượng của thiết bị phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không đã bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

Điều 37. Giấy phép nhân viên CNS

1. Nhân viên CNS quy định tại khoản 3 Điều 33 của Quy chế này được cấp giấy phép khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Là công dân Việt Nam từ 21 tuổi trở lên;

b) Không có tiền án, tiền sự, đang chấp hành bản án hình sự hoặc đang bị truy cứu trách nhiệm hình sự;

c) Đáp ứng các tiêu chuẩn quy định tại khoản 4 Điều 33 của Quy chế này;

d) Đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe của thành viên tổ lái đối với nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không.

2. Thời hạn hiệu lực của Giấy phép nhân viên CNS là 3 năm và chỉ có giá trị sử dụng trong trường hợp năng định còn hiệu lực; đối với nhân viên bay kiểm tra, hiệu chuẩn phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không còn phải có chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe.

3. Việc cấp giấy phép nhân viên CNS thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về nhân viên hàng không.

4. Giấy phép nhân viên CNS bị thu hồi trong những trường hợp sau đây:

a) Người được cấp giấy phép không đủ điều kiện hoặc không còn đáp ứng đủ điều kiện cấp giấy phép;

b) Giấy phép bị tẩy xóa, sửa chữa;

c) Người được cấp giấy phép vi phạm quy định về sử dụng giấy phép.

Điều 38. Huấn luyện

1. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS phải tổ chức huấn luyện đề cập nhật và nâng cao kiến thức nghiệp vụ cho nhân viên CNS; tổ chức kiểm tra để đánh giá kết quả sau huấn luyện.

2. Chương trình, hình thức, nội dung huấn luyện do doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ xây dựng phù hợp với tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

3. Kết quả huấn luyện nhân viên CNS phải được lưu trữ tối thiểu là 5 năm.

Chương IV

SỬ DỤNG TẦN SỐ VÔ TUYẾN ĐIỆN THUỘC NGHIỆP VỤ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 39. Quản lý, sử dụng tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng

1. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm:

a) Phối hợp với Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông xây dựng và triển khai thực hiện quy hoạch phổ tần số vô tuyến điện của Việt Nam;

b) Phối hợp với ICAO về xây dựng nhu cầu phổ tần số vô tuyến điện hàng không dân dụng quốc tế;

c) Phối hợp với các cơ quan trong và ngoài nước, các tổ chức quốc tế trong việc lập kế hoạch sử dụng, phân chia băng tần, chọn, thông báo, đăng ký tần số quốc tế và giải quyết nhiễu có hại tần số vô tuyến điện hàng không dân dụng;

d) Quyết định sử dụng các tần số trong băng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng.

2. Việc sử dụng tần số vô tuyến điện cho các hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS, khí tượng, tìm kiếm cứu nạn và thiết bị điện tử trên tàu bay dân dụng phải tuân theo các quy định trong quy hoạch phổ tần số vô tuyến điện của Việt Nam.

3. Trừ trường hợp khẩn cấp, việc phát thử các tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng chỉ được thực hiện sau khi có sự chấp thuận của Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông và phải thông báo công khai việc phát thử. Việc sử dụng chính thức các tần số chỉ được thực hiện sau khi có giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông cấp, giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS và phát NOTAM hoặc AIRAC thông báo công khai.

4. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS có trách nhiệm:

a) Thực hiện việc xin cấp giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện với Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông theo quy định của pháp luật;

b) Phối hợp với Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông và các cơ quan có liên quan để phát hiện và xử lý nhiễu có hại;

c) Báo cáo các trường hợp nhiễu có hại tần số vô tuyến điện theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 40. Trình tự đăng ký, phối hợp, sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng

1. Doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS, hãng hàng không Việt Nam, hãng hàng không nước ngoài hoạt động tại Việt Nam muốn sử dụng tần số vô tuyến điện cho thiết bị CNS, khí tượng và tìm kiếm cứu nạn hoạt động trong các băng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng phải đăng ký với Cục Hàng không Việt Nam.

2. Nội dung đăng ký quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm: mục đích sử dụng; số lượng tần số và tần số dự kiến; kiểu thiết bị; băng tần số của thiết bị; phương thức điều chế, công suất phát; vị trí đặt thiết bị (tọa độ WGS 84 nếu có); kiểu, hướng, độ cao so mực nước biển của ăng ten; thời gian dự kiến đưa vào khai thác.

3. Tổ chức quy định tại khoản 1 Điều này thực hiện việc xin cấp giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện với Cục Tần số vô tuyến điện thuộc Bộ Bưu chính, Viễn thông sau khi đã được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận đăng ký.

Chương V

KIỂM TRA MẶT ĐẤT VÀ BAY KIỂM TRA, HIỆU CHUẨN HỆ THỐNG KỸ THUẬT, THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HÀNG KHÔNG

Điều 41. Kiểm tra, hiệu chuẩn mặt đất

Hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không phải được kiểm tra, hiệu chuẩn mặt đất theo quy định của Nhà sản xuất hệ thống kỹ thuật, thiết bị, tài liệu hướng dẫn của ICAO, doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS và Cục Hàng không Việt Nam.

Điều 42. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không phải được bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường vô tuyến bao gồm: đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn VOR, đài đo cự ly bằng vô tuyến DME, đài dẫn đường vô hướng NDB, hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS.

2. Hệ thống kỹ thuật, thiết bị giám sát: hệ thống ra đa giám sát sơ cấp PSR, hệ thống ra đa giám sát thứ cấp SSR.

3. Hệ thống đèn tín hiệu sân bay.

Điều 43. Phân loại bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Bay khảo sát vị trí.
2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu.
3. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ.
4. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt.

Điều 44. Hoạt động bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Bay khảo sát vị trí được thực hiện để kiểm tra vị trí dự kiến lắp đặt hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không nhằm xác định tác động của môi trường đến chất lượng dịch vụ dẫn đường vô tuyến và ra đa giám sát dự kiến lắp đặt.

2. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn nghiệm thu được thực hiện đối với hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không mới được lắp đặt hoặc sửa chữa lớn, đã được kiểm tra ở mặt đất, để kiểm tra, hiệu chuẩn và xác định tính xác thực của tín hiệu của hệ thống kỹ thuật, thiết bị trong không gian.

3. Bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ được thực hiện thường xuyên hoặc sau

khi bảo dưỡng theo kế hoạch để kiểm tra, hiệu chuẩn và xác định tính xác thực của tín hiệu của hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không trong không gian.

4. Bay kiểm tra đặc biệt được thực hiện khi có nghi ngờ hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không thực hiện sai chức năng, tai nạn tàu bay hoặc các trường hợp đặc biệt khác và chỉ kiểm tra các thông số có thể ảnh hưởng đến chất lượng hoạt động của hệ thống kỹ thuật, thiết bị đó. Bay kiểm tra đặc biệt có thể được kết hợp với bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ.

5. Cục Hàng không Việt Nam quyết định bay khảo sát vị trí, bay kiểm tra, hiệu chuẩn đặc biệt, số lần bay kiểm tra, hiệu chuẩn định kỳ trong một năm; quy định tiêu chuẩn, điều kiện, phương thức bay kiểm tra, hiệu chuẩn; phê duyệt kết quả bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

Điều 45. Tàu bay thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Tàu bay thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

2. Tàu bay được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn khi đáp ứng được các điều kiện sau đây:

a) Đáp ứng các tiêu chuẩn khai thác tàu bay;

b) Có giấy chứng nhận bay bằng thiết bị;

c) Được trang bị loại thiết bị đo lường có giấy kiểm chuẩn của tổ chức đo lường được Cục Hàng không Việt Nam công nhận;

d) Có khả năng chuyên chở đầy đủ tổ bay, thiết bị điện tử ghi tham số chính và dự phòng, các thiết bị và nhân viên mặt đất cần thiết khác;

đ) Bảo đảm tầm hoạt động và sức chịu đựng để thực hiện chuyến bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo yêu cầu;

e) Ổn định động lực học trong dải tốc độ của tàu bay, đặc biệt ở các tốc độ thực hành bay kiểm tra, hiệu chuẩn;

g) Độ rung và tiếng ồn không vượt quá quy định;

h) Đặc tính ồn về điện từ thấp ở mức làm giảm thiểu nhiều đối với tín hiệu thu được;

i) Hệ thống điện có khả năng ổn định để cung cấp cho các thiết bị điện tử cần thiết, ngoài thiết bị tàu bay;

k) Tầm cao bay và dải tốc độ bay rộng; đặc tính tốc độ bay đảm bảo thuận tiện việc quan sát ở mặt đất khi theo dõi đường bay bằng máy kinh vĩ (Theodolite);

l) Thuận tiện cho việc thay đổi hoặc bổ sung thiết bị trên tàu bay để kiểm tra các hệ thống kỹ thuật, thiết bị mới được bổ sung dưới mặt đất hoặc tăng độ chính xác hoặc tăng tốc độ xử lý đối với các hệ thống kỹ thuật, thiết bị hiện có;

m) Thiết bị kiểm soát môi trường buồng lái tàu bay giảm thiểu ảnh hưởng xấu của nhiệt độ và độ ẩm đối với thiết bị kiểm tra độ nhạy được sử dụng trong hệ thống bay kiểm tra và duy trì môi trường thuận lợi cho tổ bay;

n) Được trang bị bộ phận lái tự động.

3. Thủ tục cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn thực hiện theo quy định về cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

Điều 46. Tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn

1. Tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có tối thiểu hai phi công và hai nhân viên kỹ thuật. Thành viên tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có trình độ chuyên môn phù hợp; có kiến thức, kỹ năng, kinh nghiệm bay kiểm tra, hiệu chuẩn; có tinh thần và khả năng làm việc tập thể.

2. Thành viên tổ bay kiểm tra, hiệu chuẩn phải có giấy phép do Cục hàng không Việt Nam cấp hoặc có giấy phép của tổ chức nước ngoài được Cục hàng không Việt Nam công nhận.

Chương VI

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN CÓ LIÊN QUAN

Điều 47. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam

1. Xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về dịch vụ CNS trình Bộ Giao thông vận tải.

2. Xây dựng kế hoạch phát triển lĩnh vực CNS trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.

3. Tổ chức hệ thống và quản lý hoạt động cung cấp dịch vụ CNS; lập quy hoạch, kế hoạch đầu tư, xây dựng, lắp đặt các hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS và tổ chức thực hiện.

4. Nghiên cứu, đề xuất áp dụng và tổ chức thực hiện các quy định, phương thức và tiêu chuẩn cung cấp dịch vụ CNS của ICAO phù hợp với pháp luật và thực tiễn của Việt Nam.

5. Xây dựng chương trình khung đào tạo nhân viên CNS trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; phê duyệt chương trình huấn luyện nhân viên CNS; phê duyệt nội dung, đề và đáp án của kỳ kiểm tra cấp Giấy phép, năng định nhân viên CNS.

6. Cấp Giấy phép khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS, Giấy phép nhân viên CNS, Giấy phép khai thác của cơ

sở cung cấp dịch vụ CNS; cấp mã số, địa chỉ kỹ thuật của các hệ thống kỹ thuật, thiết bị CNS, thiết bị điện tử trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

7. Phê duyệt các tài liệu hướng dẫn khai thác của các cơ sở cung cấp dịch vụ CNS.

8. Công bố danh mục thiết bị CNS bắt buộc trang bị trên tàu bay dân dụng.

9. Chỉ đạo, kiểm tra và giám sát công tác bay kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không; quyết định phương thức bay đối với các hệ thống kỹ thuật, thiết bị dẫn đường sau khi bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

10. Kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về cung cấp dịch vụ CNS, thiết bị điện tử trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam; xử lý các vi phạm theo quy định của pháp luật.

11. Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực CNS.

Điều 48. Trách nhiệm của doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ CNS

1. Tổ chức, cung cấp dịch vụ CNS theo quy định của Quy chế này và các văn bản pháp luật có liên quan.

2. Phân công, chỉ đạo và giám sát các cơ sở cung cấp dịch vụ CNS trực thuộc.

3. Lập kế hoạch, chương trình, dự án đầu tư, xây dựng, lắp đặt, cải tạo, nâng cấp hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS trình Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

4. Thiết kế, lắp đặt các công trình CNS; mua sắm vật tư, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị, kiểm chuẩn chất lượng và bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS.

5. Đề xuất đưa vào sử dụng, đình chỉ hoặc thay thế các hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS.

6. Lập kế hoạch, tổ chức đào tạo, huấn luyện nhân viên CNS.

7. Soạn thảo và hướng dẫn thực hiện tài liệu chuyên môn nghiệp vụ CNS.

8. Tham gia soạn thảo các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm kỹ thuật CNS.

9. Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của Quy chế này và các văn bản pháp luật có liên quan.

Điều 49. Hãng hàng không

1. Hãng hàng không Việt Nam, hãng hàng không nước ngoài hoạt động tại Việt Nam có trách nhiệm tuân thủ Quy chế này và các văn bản pháp luật có liên quan về CNS.

2. Trường hợp hãng hàng không Việt Nam lắp đặt hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị CNS ở nước ngoài để phục vụ công tác quản lý và giám sát của mình thì phải tuân thủ các quy định của nước sở tại.

Chương VII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 50. Tổ chức thực hiện

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm triển khai, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Quy chế này.

Điều 51. Sửa đổi, bổ sung

Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Quy chế này khi cần thiết./.

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng